

Städtebau und Hafenentwicklung – ein Gegensatz?

Kanalhäfen NRW

Die Kanalhäfen NRW sind seit jeher regionale Güterverkehrszentren und damit Wachstumsmotor für die Region zwischen Rhein und Weser. Nahezu 9 Mio. Einwohner sind innerhalb von 60 Minuten ab den Häfen erreichbar. Neben den bevölkerungsreichen Städten des Ruhrgebietes zählen dazu auch die landwirtschaftlichen Gebiete und Industriestandorte des Münsterlandes und Ost-Westfalens.

Die Kanalhäfen NRW haben sich in der jüngeren Vergangenheit von reinen Infrastrukturverwaltern zu Dienstleistern mit besonderen Stärken in der Logistik entwickelt. Im Zusammenspiel mit Verladern, Spediteuren und der Binnenschifffahrt bieten Sie heute individuelle auftragsbezogene Problemlösungen und Transportketten. Damit erlangen die Kanalhäfen NRW eine neue verkehrspolitische, standort- und wirtschaftspolitische Bedeutung.

Die Kanalhäfen können diesen hohen regionalen Nutzen aber nur dann voll entfalten, wenn am Hafenstandort keine konkurrierenden Nutzungsansprüche um die Hafensflächen entstehen. Andere Nutzungen von Hafensflächen, insbesondere für Freizeit oder Wohnen, werden in absehbaren Zeiträumen die logistische und industrielle Nutzung mindestens behindern, zurückdrängen oder sogar zum Stillstand bringen. So können irreparable Schäden für die heimische Wirtschaft und für den Standort NRW entstehen. Das muss jedem Städteplaner bewusst sein, wenn er über solche Szenarien nachdenkt. Beispielfaßhaft soll an den Hafenstandorten Münster, Mülheim a. d. Ruhr sowie Dorsten deutlich gemacht werden, wie unterschiedlich mit dem Thema Städtebau und Hafenentwicklung umgegangen wird.

Hafen Münster

Münster ist ein Hafenstandort mit Tradition. Bereits 1899 wurde der Stadthafen mit Anschluss an den Dortmund-Ems-Kanal in Betrieb genommen. Heute gibt es den Stadthafen 1 und 2 sowie sieben weitere private Hafenbecken. Die Zeit bleibt jedoch im Stadthafen Münster nicht stehen, es gibt sichtbare Veränderungen im gesamten Hafengebiet: Ein neues Gas- und Dampfturbinenkraftwerk ist erstellt worden und liefert

Strom aus der umweltfreundlichen Kraftwärmekopplung für viele Haushalte Münsters. Aus diesem Grunde wird seit Ende 2005 im Hafen Münster keine Kohle mehr umgeschlagen. Die ehemaligen Rhenus-Speichergebäude und Lagerflächen gingen zurück an die Stadtwerke. Auch der alte Kohlebunker wurde umgewidmet und dient mittlerweile als Heißwasserspeicher für die Fernwärme und deckt Bedarfsspitzen ab. Der Schiffs-güterumschlag ist in den vergangenen Jahren dramatisch gesunken, so dass mittlerweile lediglich knapp 100.000 t im Jahr umgeschlagen werden.

Augenfälliges tat und tut sich auf der Hafennordseite am so genannten Kreativkai,



Friedrich Weege (Leiter Hafen Hamm) ist 1. Vorsitzender (l.) und Dr. Roland Beyer (Vorstand Dortmunder Hafen AG) ist 2. Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der Kanalhäfen NRW (r.)
Bilder: AÖK

Kanalhäfen NRW

Unter dem Logo „Kanalhäfen NRW“ kooperieren bedeutende Hafenstandorte Nordrhein-Westfalens:

- Am Mittellandkanal: Lübbecke und Minden
- Am Dortmund-Ems-Kanal: Dortmund und Münster
- Am Datteln-Hamm-Kanal: Hamm und Lünen
- Am Wesel-Datteln-Kanal: Dorsten
- Am Rhein-Herne-Kanal: Herne-Wanne, Gelsenkirchen, Essen
- Am Schleusenkanal (Ruhr): Mülheim a.d. Ruhr

Weitere Informationen in der Geschäftsstelle der Kanalhäfen NRW, Gerd Lindemann, Hafenstraße 26, Hamm, Tel.: +49 (0) 23 81 – 274 – 13 10
www.kanalhaefen-nrw.de



Luftbild des Hafens Dorsten mit dem unmittelbar angrenzenden Industriepark Dorsten-Marl. Hier stehen 70 ha Industriefläche für Neuansiedlungen zur Verfügung
Bild: Hafen Dorsten

Münsters Stadthafen am Dortmund-Ems-Kanal. Hier entwickelt sich ein ganz neues Stadtviertel mit Ateliers, Verlagen und Werbeagenturen. Auch damit einhergehende Szenegastronomie, Kinos und mittlerweile überregional bekannte Theater und Diskotheken ließen nicht lange auf sich warten und deren Besucher fanden den Blick auf das Hafenbecken anregend. Der Kreativkai ist mittlerweile fester Bestandteil in der Ausgehlandschaft Münsters, auch weil die Hafenanordnung in diesem ehemals überwiegend industriell-gewerblich genutzten Bereich zurückgenommen wurde. Nachdem die Nordseite überplant wurde, werden erste Projekte auch auf der Hafensüdseite in Angriff genommen. So ist geplant, den so genannten Flechtheimspeicher sowie den großen Rhenus-Speicher zu sanieren und für Dienstleistungen und Bürozwwecke herzurichten.

Die vorgenannten Gründe sowie der Umstand, dass es kaum noch Reserveflächen gibt und des weiteren Anlagen für trimodale Verkehre fehlen, hat die Stadt Münster veranlasst, über den Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ mittelfristig den Ausstieg aus einer primären und dominanten Nutzung als Wirtschaftshafen anzustreben. Um jedoch den Logistikstandort Münster weiterhin attraktiv zu erhalten, ist im geplanten Gewerbeplan Süd-West in Amelsbüren ein Autobahnanschluss, Gleisanschluss und eine Hafenanlage vorgesehen. Hier besteht die Chance, die Defizite, die die Stadthäfen zurzeit aufweisen, auszuschließen und den Aufbau moderner Logistikketten umzusetzen. Hier ist auch die Möglichkeit gegeben, neue Potentiale zu erschließen, z.B. den Umschlag von Containern.

Hafen Mülheim a.d. Ruhr

Mülheim an der Ruhr kann auf eine über 150jährige Tradition als Schifffahrts- und Hafenstadt zurück blicken. Für die Belebung des Hafens sorgten der aufblühende Kohlehandel sowie die ansässige Stahlindustrie. Durch Kriegseinwirkungen und die Zechenstilllegungen nach dem 2. Weltkrieg verlor der Hafen seine gewachsene Bedeutung und eine Umstrukturierung im Gewerbegebiet Hafen setzte ein. Die Kohleumschlagsaktivitäten wichen einem breiten Transport-,



An Münsters Stadthafen am Dortmund-Ems-Kanal wird kräftig gebaut. Hier entwickelt sich...

Produktions- und Dienstleistungsspektrum, wobei auch zukunftsorientierte Unternehmen angesiedelt wurden, die nicht zwingend die vorhandene Hafeninfrastruktur benötigten.

Um den Bestand des Hafenbetriebs zu sichern und die Begehrlichkeiten der Stadtplaner zu einer hafenfremden Nutzung wichtiger Hafensareale zurückdrängen, musste eine Funktionsergänzung des Hafensbetreibers eingeleitet werden. Dies gelang unter anderem durch die federführende Beteiligung des Hafens Mülheim an dem EU-Projekt InterPorts, mit dem in einer regionalen und internationalen Kooperation mit Seehäfen in Belgien, Großbritannien und den Niederlanden die marktaktiven Tätigkeiten belebt wurden.

Auch die Erneuerung der wasserseitigen Infrastruktur um die Jahrtausendwende durch die Stadt und der Einsatz der Hafenanrainer für eine beschleunigte Sanierung der Schleuse Raffelberg sprach für den Bewusstseinswandel in der Stadt Mülheim. Parallel wurde hier das städtebauliche Projekt Ruhrbania umgesetzt, wodurch neben einer Belebung der Innenstadt auch der Freizeit- und Wohnwert in Mülheim verbessert werden sollte. Das Risiko hafenfremder Nutzungen von Teilen des Hafengebietes konnte durch systematische Überzeugungsarbeit des Hafensbetreibers, auch im Zusammenhang mit dem Projekt InterPorts, abgewendet werden. So sind alternativ zu einer geplanten Freizeitmarina im Hafengebiet nun auch hafennutzende, aber städtebaulich integrierbare Ansiedlungsalternativen möglich.

Ein Gegensatz „Städtebau und Hafentwicklung“ muss keinesfalls zwangsläufig bestehen. Wichtig ist jedoch die Einleitung des marktaktiven Wandlungsprozesses durch den Hafensbetreiber selbst und die dafür erforderliche Unterstützung des kommunalen Hafeneigentümers, damit die Hafentwicklung auch zukünftig einen wichtigen Teil der Stadtentwicklung darstellt.

Hafen Dorsten

Der Hafen Dorsten verfügt über 66.000 qm Gesamtfläche bei 28.613 qm Wasserfläche, 600 m gespundeten Steilkai bei 2 km Uferlänge. Umfangreiche Freilagerplätze direkt auf dem Hafengelände und 3000 qm



...am Kreativkai ein ganz neues Stadtviertel mit Ateliers, Verlagen und Werbeagenturen Bilder: Hafen Münster

gedeckte Lagerplätze, Krananlagen für Massen- und Stückgut sowie Löscheinrichtungen für Getreide sorgen für zügiges Be- und Entladen von Binnenschiffen und Schubverbänden bis 5000 t. Der Schwerpunkt der durchschnittlich 500.000 t Umschlagmenge jährlich liegt bei Massegütern und Stückgut, die in der Region nachgefragt, bzw. produziert werden. Insbesondere land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel sowie feste mineralische Brennstoffe wie Kohle werden hier umgeschlagen. Hinzu kommen Sand, Steine und Erden, Fahrzeuge und Maschinen.

In unmittelbarer Hafennähe stehen im Industriepark Dorsten-Marl insgesamt 70 ha altlastenfreie Industriefläche für Neuansiedlungen zur Verfügung. Der ‚Indu-Park‘ ist in unmittelbarer Nähe zum größten deutschen Chemiepark Marl und zum Chemiepark Gelsenkirchen-Scholven platziert, Standorte mit breit gefächerten Angeboten an Rohstoffen und Dienstleistungen. Zahlreiche Firmen haben sich bereits im Indu-Park angesiedelt. Nicht nur die Lage im Kanalnetz begünstigt den Dorstener Hafen, auch die direkte Anbindung an die Autobahnen A52 und A31 und ein Gleisanschluss stellen den Zugang zu Fernverkehrsstrecken sowie die Region sicher.

Der Hafen Dorsten wird von der Dorstener Hafen- und Betriebsgesellschaft – unter 50% Beteiligung der Spedition Wilhelm Nagel GmbH – betrieben. Eigentümerin des Hafens ist die WINDOR GmbH, Dorsten, die mit den örtlichen Partnern für einen rei-



Der Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim am Schifffahrtskanal Ruhr Kilometer 8,181 bis 9,568 verfügt heute über ein breitgefächertes Spektrum an Transport-, Produktions- und Dienstleistungsbetrieben Bild: Hafen Mülheim

nungslosen Umschlag und optimale Lagerung sowie Verteilung sorgt. Insgesamt zeigt sich hier die Wichtigkeit des Industriehafens für eine positive Entwicklung der wirtschaftlichen Interessen von Kommunen und Investoren. e.B./Dü □

Stadtwerke Münster GmbH

Strom, Gas, Wasser, Fernwärme, Nahverkehr und Stadthafen

Wir bieten unseren Geschäftskunden

innovatives Transportmanagement,
transnationale Straßen- und Schienenanbindungen
direkt ans Ruhrgebiet,
zentrale Standortvorteile zwischen Rhein und Ruhr,
Gebäude und Gewerbeflächen
sowie Service rundum.

Die Ansiedlung von Gastronomie, Multiplex-Kino,
Galerien, Theater und Fitnessstudios sichert zudem
- mit dem hohen Freizeitwert - ein optimales
Arbeits- und Betriebsstättenumfeld.

Ihr Ansprechpartner:

Bernhard Recker



Stadtwerke Münster

Telefon: 0251 / 694-3970
Telefax: 0251 / 694-3971
e-Mail: b.recker@stadtwerke-muenster.de

Stadtwerke Münster GmbH, Hafenplatz 1, 48155 Münster / Westf.
Straßenanbindungen: A1, A43, B51, B54, B64 u. B219
Gleisanschluss direkt an Bahnhof Münster Hbf.