



Erstellt in Kooperation mit



Stadtarchiv Neuss

Neuss Düsseldorfischer Häfen

Hammer Landstraße 3

41460 Neuss

Telefon: (02131) 53 23-0

E-Mail: info@nd-haefen.de

Internet: www.nd-haefen.de

 **NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN**

100 Jahre moderne Logistik im Neusser Hafen – 1908 bis 2008



Stadtarchiv Neuss



NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN

Impressum

Redaktion

- Recherche, Redaktion & Text:
Dr. Christian Frommert,
in Zusammenarbeit mit dem
Stadtarchiv Neuss, Dr. Jens Metzdorf

Gestaltung

- Palmer Jurk Design, Meerbusch

Druck

- RS Druck, Dormagen

Quellen:

- Stadtarchiv Neuss
 - B.02.03 – Akten der Stadt Neuss ab 1815
(Preußische Zeit), Fach 66a, 67
 - E.02 – Bildarchiv
 - E.06 – Karten und Pläne
- Festschrift zur Vollendung der Oberrealschule, der neuen Hafenanlagen und der Hafen- und Ringbahn der Stadt Neuss. 15. Juni 1908, Neuss 1908
- Wilhelm Außem, Der Rhein-Erft-Hafen Neuss. Darstellung der früheren und jetzigen Handels- und Verkehrsverhältnisse des Hafens mit besonderer Berücksichtigung des Verkehrs auf den städtischen Ring- und Hafenbahnen, Neuss, 3. Auflage 1910.
- Verkehrsberichte Central-Hafen Neuss 1951 bis 2003.
- Pressemitteilungen der Neuss Düsseldorfer Häfen, 2004 bis 2008

Literatur:

- 150 Jahre Neusser Rhein- und Seehafen. Geschichte, Entwicklung und Gegenwart, Neuss 1988 (Schriftenreihe der Volkshochschule Neuss, Heft 5).
- Wilhelm Engels, Geschichte der Stadt Neuss. Teil 3: Die preußische Zeit 1814/15 bis 1945, Neuss 1986 (Schriftenreihe des Stadtarchivs Neuss, Band 10, Teil 3).
- Jürgen Huck, Neuss, der Fernhandel und die Hanse. Teil 1: Neuss bis zum Ende der Hansezeit, Neuss 1984; Teil 2: Der Fernhandel und die Hanse, Neuss 1991 (Schriftenreihe des Stadtarchivs Neuss Band 9, Teil 1 und 2).
- Oliver Karnau, Werden und Wachsen des Neusser Hafens im 19. und 20. Jahrhundert, in: Max Tauch [Hrsg.], Der Neusser Hafen. Ausstellungskatalog Clemens-Sels-Museum Neuss, Neuss 1988, S. 11 bis 26.

Inhalt

— Der erste Neusser Verkehrstag	4
— Neuss und der Rhein	6
— Der Erftkanal	8
— Die ersten Pläne	10
— Der Ausbau zum modernen Industriehafen	12
— Der neue Hafen als Vorbild	15
— Erfolge und Krisen im 20. Jahrhundert	17
— Der Weg ins 21. Jahrhundert	20

100 Jahre moderne Logistik im Neusser Hafen – 1908 bis 2008

Christian Frommert

Der erste Neusser Verkehrstag

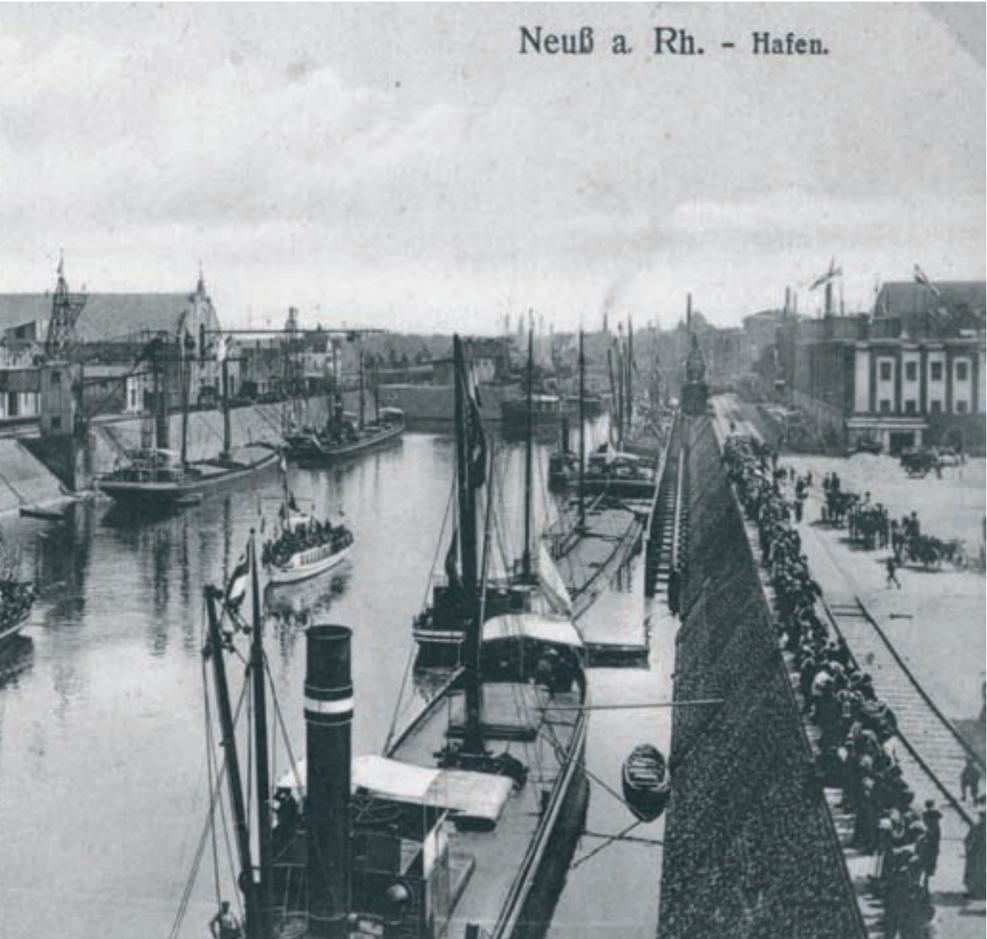
— Am Sonntag, dem 14. Juni 1908, wurde in der Innenstadt vom frühen Morgen bis in die Nacht der „Erste Neusser Verkehrstag“ gefeiert. Die Häuser und Schaufenster waren festlich geschmückt, und in der Promenade und im Stadtgarten fanden Konzerte statt. Gegen vier Uhr nachmittags setzte sich ein großer „Radfahrer-Corso“ durch die Innenstadt in Bewegung, und auf dem hinter dem Stadtgarten gelegenen Sportplatz zeigten die Athleten der Neusser Turnvereine ihr Können. Den Abschluss des Festes bildeten ein großes Konzert des Neusser Männergesangsvereins und ein Fackelzug der Turner auf dem Markt.

Der Anlass für den Neusser Verkehrstag war die Eröffnung der neu errichteten Oberrealschule und die Fertigstellung des Hafenbeckens 1 sowie der Ring- und Hafenbahn. Am Montag, dem 15. Juni 1908 folgte der offizielle Festakt zur Eröffnung der Hafenanlagen. An diesem Ereignis nahmen neben vielen Neusser Honoratioren der Oberpräsident der Rheinprovinz, der Regierungspräsident, der Vizepräsident der Rotterdamer Handelskammer sowie zahlreiche Vertreter der Handelskammern benachbarter Städte und Kreise teil.

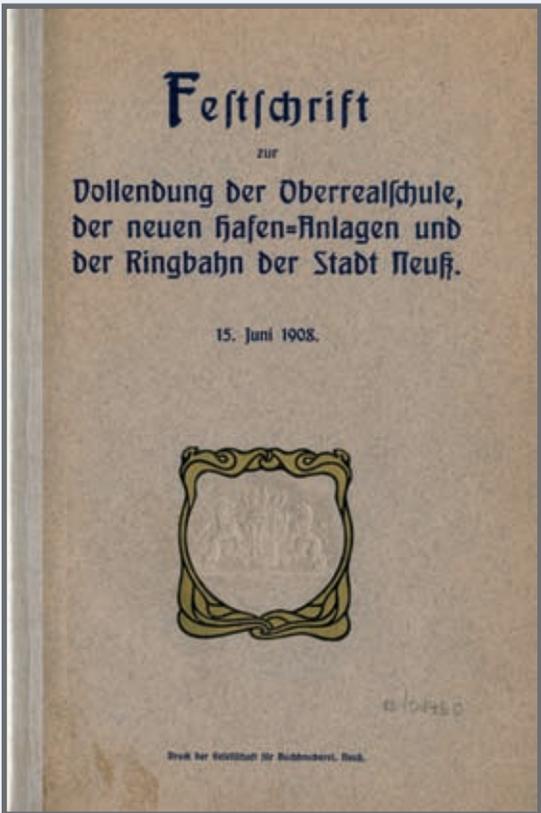


Nach einem Festakt in der Aula der neuen Oberrealschule begann die Feier im Hafen, dessen beflaggte Anlagen und Schiffe einen feierlichen Anblick boten. In seiner Rede warf Bürgermeister Franz Gielen einen Blick in die Zukunft: Der weitere Ausbau des Hafens werde der Stadt eine erfolgreiche Position im Wettbewerb der rheinischen Hafen- und Industriestädte sichern. Er sollte Recht behalten, denn heute sind die Neuss Düsseldorf Häfen der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands und eines der umsatzstärksten Unternehmen in Neuss. Doch die Geschichte des Neusser Hafens begann nicht erst im Jahre 1908, sondern reicht bis weit in die Antike zurück.

Zur Eröffnung am 15. Juni 1908 war der Hafen feierlich geschmückt.



Zur Eröffnung des Hafens 1908 erschien eine umfangreiche Festschrift.



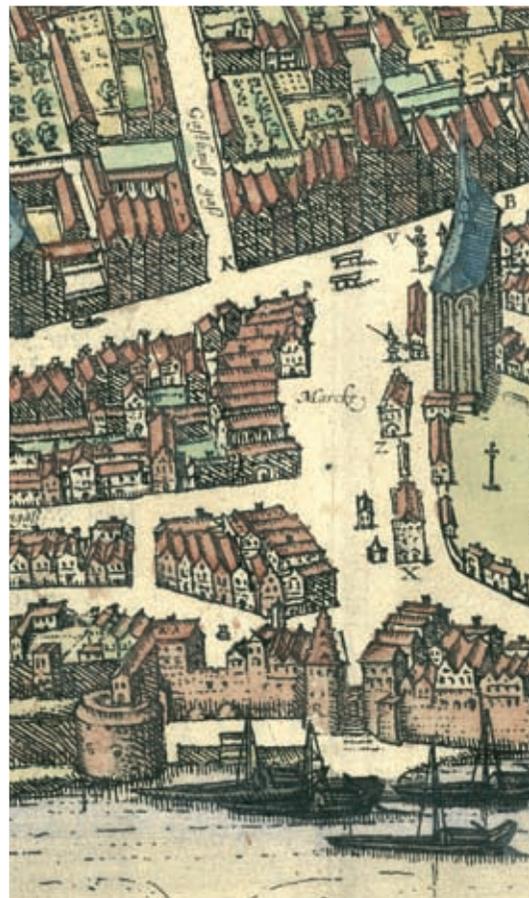
Neuss und der Rhein

Seit mehr als 2.000 Jahren ist der Rhein die ökonomische Lebensader von Neuss, denn schon die Römer nutzten den Rhein als natürlichen Transportweg. Zum römischen Militärlager Novaesium gehörte ein kleiner Hafen, der nördlich der heutigen Erftmündung gelegen haben dürfte. Zum Militärlager kam bald eine zivile Ansiedlung im Süden der heutigen Altstadt, die im Mittelalter vom kleinen Handelsort, „portus“ genannt, zur Stadt heranwuchs.

Der Hafen der mittelalterlichen Stadt befand sich am Ostrand des Stadtkerns, was auf dem 1590 gedruckten Vogelschauplan von Braun und Hogenberg noch gut zu erkennen ist. Unterhalb des Marktes und des sich ostwärts anschließenden Fischmarktes lag der so genannte Judensteg mit Ladeplatz, nördlich davon am Kranoder Pfaffentor ein zweiter Ladeplatz

und schließlich noch eine Anlegestelle vor dem Rheintor, die hauptsächlich für Mülsteine und Baumaterialien genutzt wurde und bis ins 18. Jahrhundert hinein „Stapel“ hieß. Dieser Anlegeplatz war noch bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein sehr wichtig für den Hafenbetrieb.

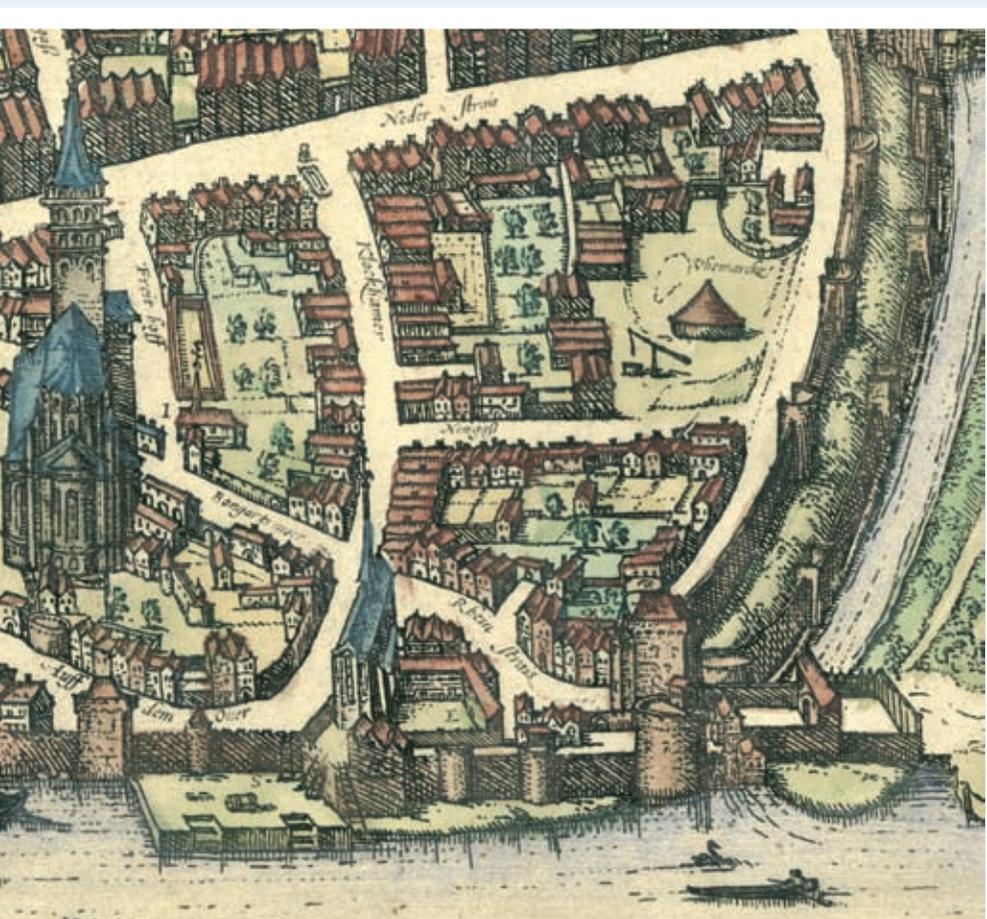
Eine große Behinderung für die Neusser Rheinschiffahrt verursachte die um 1200 einsetzende Verlagerung des Rheins nach Osten. Neuss drohte von seiner ökonomischen Lebensader abgeschnitten zu werden. Die Rheinverlagerung führte im Jahre 1456 zum Bau der Obererft. Damit sollte nicht nur Wasser in den Stadtgraben, son-



Die mittelalterlichen Anlegestellen zwischen Kehlturn (li.) und Rheintor (re.)

dern auch in den Erftkanal geleitet werden, der nun die Stadt mit dem Rhein verband. Der im Mittelalter angelegte Kanal ist die Keimzelle, aus der sich der moderne Neusser Hafen entwickelte. Denn bei seinem Rückzug in sein heutiges Bett ließ der Rhein einige Altarme und ein 350 Hektar großes Gebiet zurück, die so genannten Neusser Weiden. Was damals einen großen Nachteil für den Neusser Rheinhandel bedeutete, sollte sich am Beginn des 20. Jahrhunderts als Glücksfall erweisen, denn ohne dieses Areal wäre der Aufbau des Neusser Hafens nicht möglich gewesen.

Doch von solchen Plänen war man im 17. und 18. Jahrhundert weit entfernt. Der Erftkanal war viel zu schmal und oft so verschlammt, dass Schiffe nur bei Hochwasser bis vor die Anlegestellen fahren konnten. Davon wurde die Wirtschaft der Stadt, die stets auf den Rhein als Transportweg angewiesen war, empfindlich getroffen. So soll es um 1800 nur noch einen einzigen Neusser Schiffer gegeben haben!

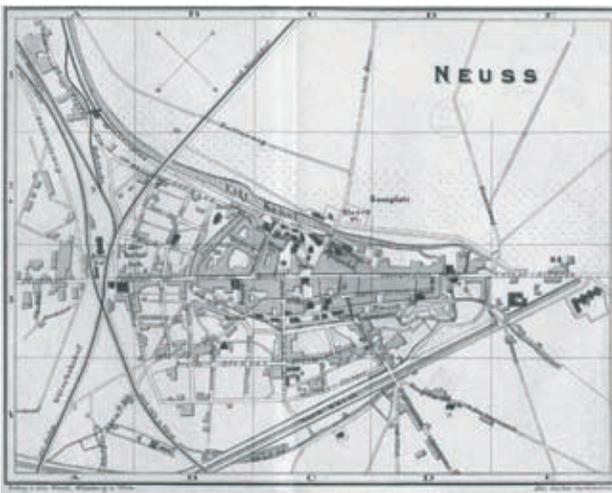


Der Erftkanal

— In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann in Europa die Industrialisierung. Diese bewirkte eine außerordentliche Steigerung des internationalen Handels, für den effiziente Verkehrsnetze geschaffen werden mussten. Die wichtigsten Transportmittel waren Eisenbahn und Binnenschiff, die Straßen spielten im Fernverkehr noch keine Rolle. Bereits im Jahre 1819 befuhr das erste Dampfschiff den Rhein, und es war absehbar, dass der Rhein auch in Zukunft einer der wichtigsten europäischen Wasserwege sein würde.



Der Erftkanal um 1865

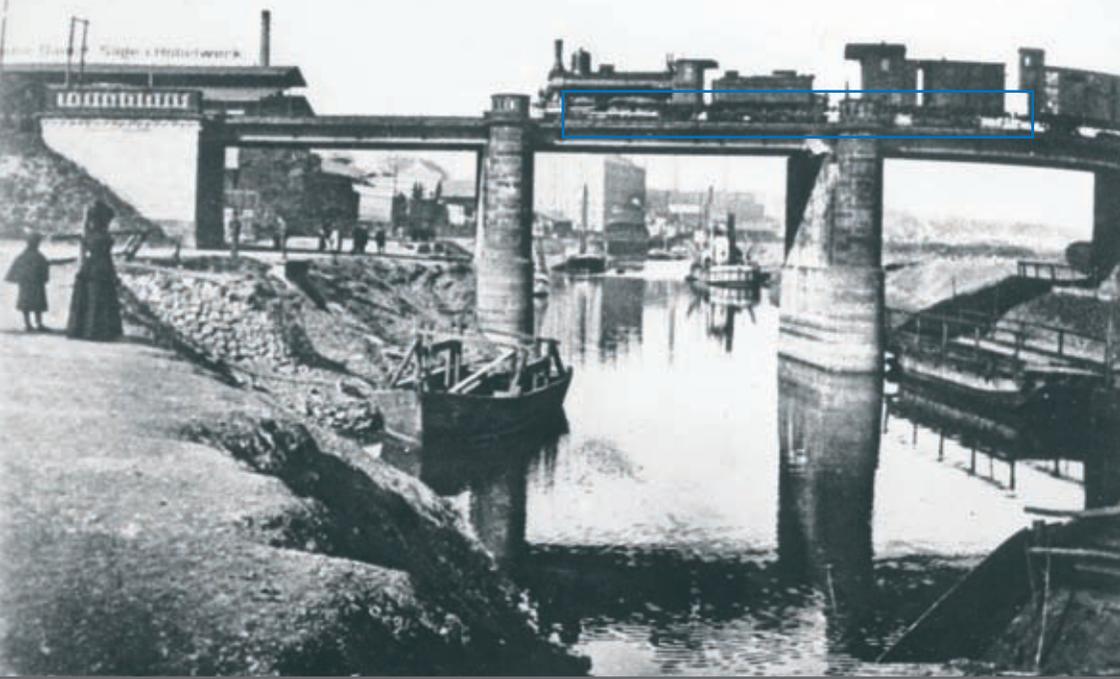


Stadtplan von Neuss, 1896

Doch um 1820 behinderten Zölle und Stapelrechte die Schifffahrt auf dem Rhein. Diese Hemmnisse wurden im Jahre 1831 mit der Mainzer Rheinschiffahrtsakte weitgehend abgeschafft – ein Aufschwung der Rheinschifffahrt war die Folge.

Unter diesen Vorzeichen entschloss man sich in Neuss, die Anbindung an den Rhein voranzutreiben. Im November 1835 begann die Ausbaggerung des Erftkanals, gleichzeitig

wurde ein Teil der Batteriestraße gepflastert, damit schwere Fuhrwerke die Ladungen von den Schiffen übernehmen konnten. Als die Arbeiten im Oktober 1837 beendet waren, besaß Neuss seinen ersten Sicherheitshafen, der die Schiffe vor Hochwasser und Eisgang schützte. Da jedoch zu erwarten war, dass der Kanal immer wieder verschlammen würde, schaffte die Stadt gleich einen Bagger mitsamt Transportschiffen an. Zur Verschlammung trugen vor allem die Abwässer



Die alte Eisenbahnbrücke führte in Höhe der heutigen Eisenstraße über den Erftkanal.

der Stadt bei, die bis zum Ende des 19. Jahrhunderts in den Erftkanal flossen.

Der Hafenverkehr steigerte sich nach 1837 zwar allmählich, doch trotz ständiger Ausbaggerungen war die Wassertiefe oft zu gering, um die immer größer werdenden Schiffe aufzunehmen. Der Güterumschlag sank zwischen 1856 und 1875 kontinuierlich ab, so dass in den 1880er Jahren weitere Ausbaggerungen und Uferbefestigungen vorgenommen werden mussten. Ein zusätzliches Hindernis

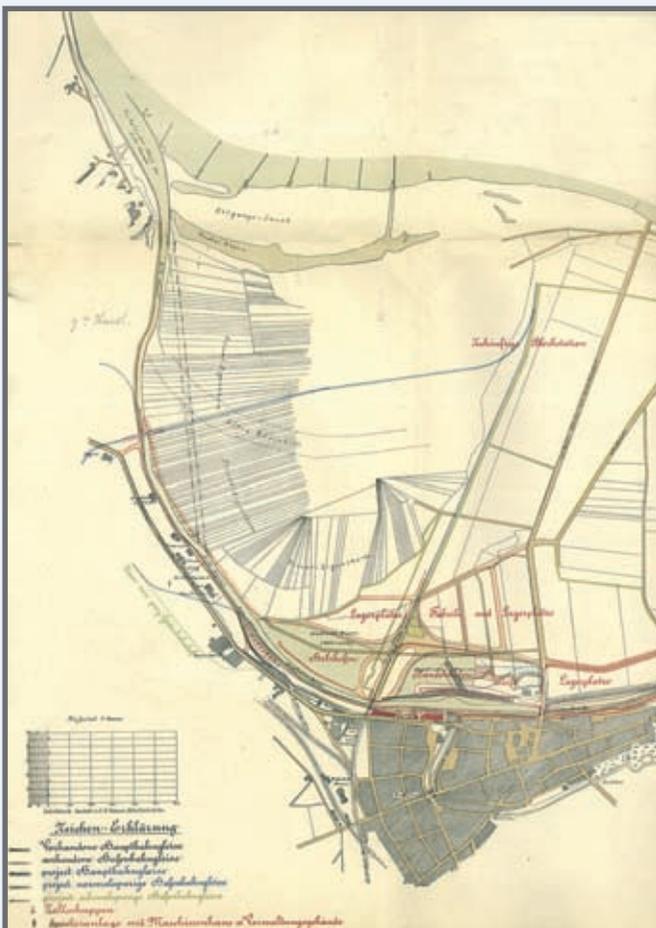
bildete die im Jahre 1869 errichtete Eisenbahnbrücke über den Erftkanal, denn sie war zu niedrig und hinderte viele große Schiffe daran, zu den Lagerplätzen in der Nähe der Hessorbrücke zu gelangen. Der Güterumschlag überschritt zwar im Jahre 1888 die 100.000-Tonnen-Grenze, doch um 1890 stagnierte der Hafenverkehr. Außerdem wuchs die Konkurrenz zwischen den Niederrheinhäfen, denn in Köln, Heerdt oder Uerdingen konnten auch große Schiffe problemlos anlegen.



Die ersten Pläne

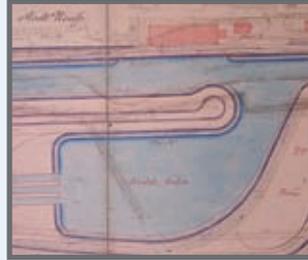
Die Neusser Stadtverwaltung hatte längst erkannt, dass der Hafen das Fundament für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt bildete. Die Binnenschifffahrt war an der Wende zum 20. Jahrhundert zum wichtigsten, da kostengünstigsten Transportmittel geworden. Immerhin konnte schon damals ein großer Schleppdampfer auf dem Rhein die Last von 13 Güterzügen befördern! Eine gründliche Neugestaltung der Hafenanlagen war also unumgänglich. Mit deren Konzeption beauftragte die Stadtverwaltung das angesehene Berliner Ingenieurbüro Havestadt & Contag, das bereits viel Erfahrung in der Planung von Hafenanlagen besaß.

Im Juli 1894 legten die Ingenieure zwei Konzepte vor. Der „Entwurf I“ sah den Aus- und Weiterbau des Erftkanals von der Erftkanalmündung bei Heerdt bis zum Rhein bei Grimlinghausen vor. Dazu sollte der Kanal im Süden dem alten Bett des Nordkanals bis hinunter zum Rhein folgen. Um auch bei Niedrigwasser eine ausreichende Tiefe zu haben, sollten Schleusen den Wasserstand regulieren. Ein ausgedehntes Gleisnetz der Hafeneisenbahn sollte das Gelände erschließen. Zum ersten Mal in der Geschichte des Neusser Hafens taucht in diesem Projekt die Idee auf, das bislang ungenutzte Gelände der Neusser Weiden für zwei zusätzliche Hafenbecken und für Industrieansiedlungen zu nutzen: Nördlich der alten Bahntrasse sollte



Der erste Plan zur Modernisierung des Hafens, 1894

ein Holzhafen entstehen, südlich davon ein Handelshafen. Auf Wunsch der Stadtverwaltung erarbeiteten Havestadt & Contag eine zweite Variante über die Anordnung der Hafenbecken, in der drei längliche Becken sich vom vorgesehenen Handelshafen nach Südosten verzweigen.



Das „Projekt II“ war weniger aufwändig und wesentlich kostengünstiger,

Die ersten Entwürfe zur Anlage des neuen Hafens, 1894



denn es beabsichtigte nur die Ausbaggerung und Befestigung des Erftkanals von der Mündung bis zur Hessedorbrücke. Die Stadtverordnetenversammlung wollte aus finanziellen Gründen zwar keines der beiden Projekte verwirklichen, doch die Grundidee – die Nutzung der Neusser Weiden als Hafen- und Industriegebiet – fand einmütige Zustimmung. Da sich fast das gesamte Areal im Besitz der Stadt befand, würden die Kosten für den Erwerb der Grundstücke kaum zu Buche schlagen. Außerdem besaß das Gelände eine gute Verkehrsanbindung, da es in der Nähe der Innenstadt und des Güterbahnhofs lag.

1900

1905

1910

1915

1920

1925

1930

1935

1940

1945

1950

1955

1960

1965

1970

1975

1980

1985

1990

1995

2000

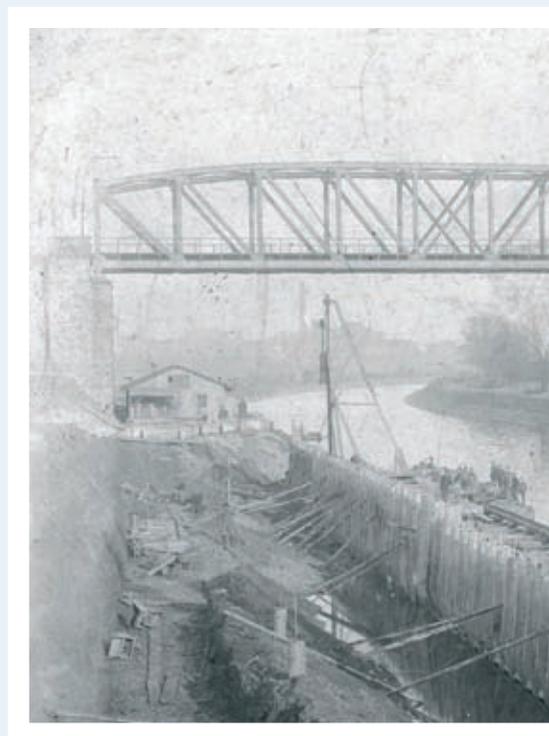
2008

Der Ausbau zum modernen Industriehafen

Im Jahre 1897 begannen die Bauarbeiten. Zunächst wurde nur der nördliche Teil des Erftkanals bis zur alten Eisenbahnbrücke verbreitert und befestigt. Die ausgebagerten Erdmassen wurden weiträumig an den Ufern aufgeschüttet und schufen so hochwasserfreie Flächen für Straßen, Gleise und Industriebetriebe; den bei der Ausbaggerung anfallenden Kies verkaufte die Stadt gewinnbringend an Bauunternehmen. Die Kanalsole wurde auf 20 bis 25 Meter verbreitert, die starken Krümmungen wurden auf einen Krümmungshalbmesser von 500 Meter erweitert. Ausweich- und Wendestellen ermöglichten ein gefährloses Manövrieren. Schon im September 1897 fuhr der erste Rheinseedampfer in den Kanal ein, Neuss konnte von nun an am lukrativen Rheinseeverkehr teilnehmen.

Doch vielen Neusser Kaufleuten und Fabrikbesitzern ging die Modernisierung des Hafens nicht schnell genug. So schrieb ein anonymes Kritiker in der „Allgemeinen Rheinischen Volkszeitung“ vom 15. September 1898: „Seit Jahren dauern die Verhandlungen über den Ausbau des Hafens, seit Jahren leben wir aber auch nur in der Hoffnung, es möchte einmal anders werden. [...] Wir projektieren ruhig weiter, während in Heerdt man eifrig mit den Arbeiten für die Quais beschäftigt ist. Unsere Verhältnisse begünstigen die Heerdtter Konkurrenz, und wenn es so weiter geht, wird es wohl nicht mehr lange dauern, daß die für Neuß bestimmten Waren in Heerdt zur Ueberladung gelangen,

wie heute schon hiesige Firmen ihre Saat über Düsseldorf beziehen.“ (Der rechtsrheinische Düsseldorfer Hafen war im Jahre 1896 fertig gestellt worden.) Auch der Mittelstand sah seine Interessen durch den zögerlichen Ausbau des Hafens gefährdet. Ein Kommentar in der „Allgemeinen Rheinischen Volkszeitung“ vom 24. September 1898 bezog sich auf eine Analyse der Handelskammer Neuss und forderte: „Warum aber sollen die Interessen des kleinen Beziehers durch den mangelhaften Ausbau des Erftkanals zurückgestellt werden, warum will man es den Kolonialwarenhändlern, den Fabrikanten, den Gewerbetreibenden etc. nicht ermöglichen, ihre Waren von Hamburg, Bremen, Stettin, Rotterdam, Antwerpen in direkten Dampferlinien zu beziehen? Der Neusser Hafen ist für jeden Bür-



1894

ger geschaffen und muß so eingerichtet werden, daß jeder Händler auch für einzelne Stückgüter den billigeren Wasserweg benutzen kann. Es muß alle Kraft angespannt werden, die Konkurrenzkraft auch des Mittelstandes zu heben.“

Nachdem die erste Phase der Kanalerweiterung im Jahre 1899 abgeschlossen war, musste noch die Strecke von der alten Eisenbahnbrücke bis zum Hessianer Tor ausgebaut werden. Für diesen Teil des Erftkanals war ein großes Hafenbecken mit Gelände für Industriebetriebe vorgesehen. Mit der Planung beauftragte die Stadt wiederum das Ingenieurbüro Havestadt & Con-tag, das im Juli 1904 die Pläne vorlegte. Diese beruhten auf den Entwürfen von 1894 und enthielten jetzt drei parallel nebeneinander liegende Hafenbecken. Damit war die bis heute beibehaltene Anlage des Neusser Hafens geboren. Auf den Landzungen zwischen den Hafenbecken lagen die Grundstücke für Industriebetriebe und Umschlagplätze. Wichtigstes Element

1900

1905

1910

1915

1920

1925

1930

1935

1940

1945

1950

1955

1960

1965

1970

1975

1980

1985

1990

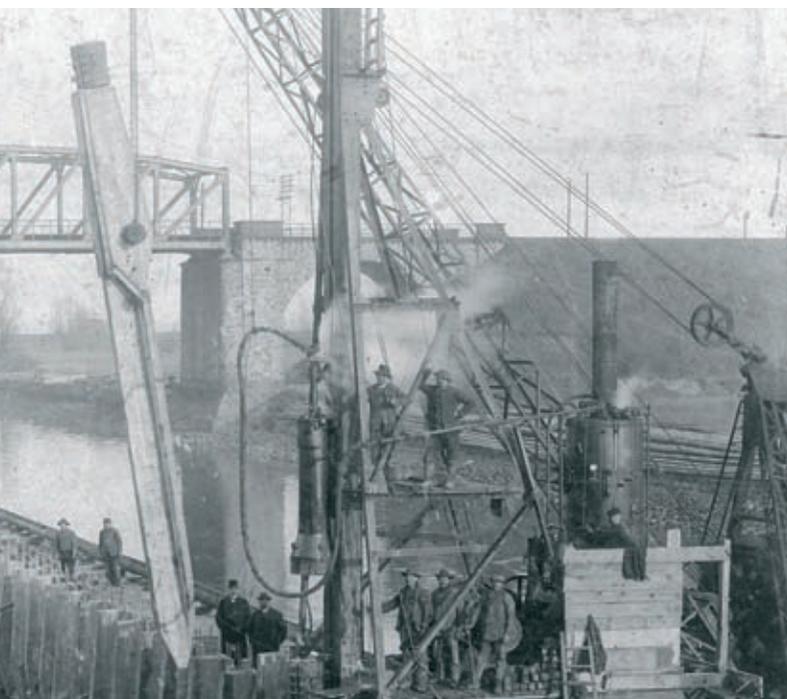
1995

2000

2008



Die Baggerarbeiten im Erftkanal und das Einrammen der Spundwände

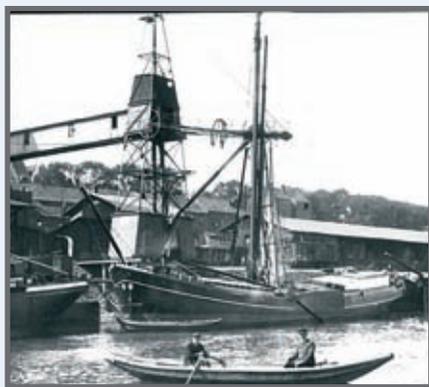


dieses „Systems“ war die Hafen- und Ringbahn, die das Hafen- und Industriegebiet mit dem Güterbahnhof verbinden sollte.

Die Ende 1904 begonnene Modernisierung war zu Beginn des Jahres 1908 vollendet. Am 15. Juni des gleichen Jahres wurden das neue Hafenbecken und die Hafen- und Ringbahn für den Verkehr freigegeben. Die Länge des Erftkanals vom Rhein bis zum neuen Hafenbecken betrug 1,5 Kilometer. Das neue Hafenbecken war gut 750 Meter lang und hatte eine Sohlenbreite von 50 Metern, am Zollhafen von 30 Metern. Die Wassertiefe betrug bei mittlerem Wasserstand 4,5 Meter, die nutzbare Wasserfläche hatte einen Umfang von gut 90.000 Quadratmetern. Die Uferbefestigungen bestanden nun aus fast acht Meter hohen, gemauerten Steinböschungen; der Zollhafen an der Hessentorbrücke erhielt eine beinahe senkrechte, eiserne Spundwand.

Als Zollamt diente das ehemalige Gebäude des Schlachthofes. Auf der Stadtseite des Hafenbeckens befand sich das 1906 errichtete städtische Lagerhaus an der Batteriestraße, dessen Räume schon 1907 vollständig an Neusser Unternehmen vermietet waren. Für den Güterumschlag sorgten

neben einem großen Brückenkran vier elektrische Drehkräne, zwei Dampfkranne und zwei so genannte Elevatoren, die Getreide und Ölsaaten aus den Frachträumen der Schiffe hoben. Um einen reibungslosen und kosten-



„Elevator“ beim Entladen eines Schiffes

günstigen Schiffsverkehr im Hafen zu ermöglichen, kaufte die Stadt einen Schleppdampfer, der mit einer Feuerlöschanlage ausgerüstet wurde.

Von großer Bedeutung für den Umschlagsverkehr war der Ausbau der Hafen- und Ringbahn, die die Stadt seit 1904 in eigener Regie betrieb. Die Bahn war die Schnittstelle zwischen dem Industriehafen und dem europäischen Fernverkehrsnetz. Die städtische Hafen- und Ringbahn heißt heute „Neusser Eisenbahn“ und ist zu einem bedeutenden regionalen Dienstleistungsunternehmen herangewachsen.

Der Zollhafen um 1910



Der neue Hafen als Vorbild

1894
1900
1905

1910

Bereits während der Eröffnung des neuen Hafenbeckens waren die Ausschachtungsarbeiten für das zweite Hafenbecken im Gange, in das Ende 1910 die ersten Schiffe einliefen. Außerdem siedelten sich schon 1908 zwei amerikanische Großunternehmen im Neusser Hafen an: Der Landmaschinen-Hersteller „International Harvester Company“ und die „Nationale Radiator Gesellschaft m. b. H.“, die Heizkörper herstellte. Ausschlaggebend für die Standortwahl vieler Unternehmen war zweifellos die effiziente Infrastruktur des Hafens: Die Mühlen, Fabriken und Lagerhallen lagen unmittelbar an den Kaianlagen, Straßen und Eisenbahngleisen. Außerdem versorgte die Stadt die Betriebe auch mit Strom, Gas und Wasser aus den städtischen Werken „zu sehr mäßigen Sätzen“. Mit dem Erlös aus dem Verkauf oder der Verpachtung der Grundstücke wurde übrigens der weitere Ausbau des Hafens finanziert.

Die Neugestaltung des Hafens empfanden die Menschen als bedeutenden Modernisierungsschub und „als historisches Ereignis“, wie Hafenmeister Balthasar Koenen anlässlich der Inbetriebnahme des ersten elektrischen Kranes schrieb. Tatsächlich versetzte der Ausbau des Hafens der Neusser Wirtschaft einen Impuls, der längst überfällig gewesen war: Nur fünf Jahre nach dem Bau des ersten Hafenbeckens wurde im Güterumschlag die 1-Million-Tonnen-Grenze überschritten!

Industrieanlagen im
Neusser Hafen, um 1910



1915
1920
1925
1930
1935
1940
1945
1950
1955
1960
1965
1970
1975
1980
1985
1990
1995
2000
2008

Mit den neuen Hafenanlagen begründete Neuss seinen hervorragenden Ruf als Hafen- und Industriestadt. Die vorbildliche und zukunftsweisende Konzeption der Neusser Hafenanlagen fand – nicht zuletzt dank umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit – eine beachtliche nationale und internationale Aufmerksamkeit. Auf der Weltausstellung in Brüssel 1910 wurden die Pläne und das Modell des Neusser Hafens mit einem „Grand Prix“ ausgezeichnet. Drei Jahre später bedachte die Jury der Baufachausstellung in Leipzig die ausgestellten Pläne, Fotos und Modelle mit einer „Goldenen Medaille“.

Doch damit nicht genug. Schon im September 1909 hatte der „Große Ausschuß“ des „Central-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt“ anlässlich seiner Jahrestagung in Koblenz einen Abstecher nach

Neuss gemacht, um die neuen Hafenanlagen zu besichtigen. Der Vorstand des 1869 gegründeten Vereins meinte in seinem Dankschreiben an Bürgermeister Franz Gielen, dass der Hafen „die Bewunderung aller Fachleute“ gefunden habe. Außerdem werde lobend anerkannt, „dass eine Stadt von mittlerer Größe durch Aufwendung erheblicher Geldmittel es verstanden hat, aus eigener Kraft neuzeitliche Hafenanlagen zu schaffen, die dem Bedürfnisse des Schiffsverkehrs voraussichtlich noch auf eine lange Reihe von Jahren entsprechen.

Durch die persönliche Inaugenscheinnahme haben wir uns davon überzeugt, dass eine stattliche Anzahl von großgewerblichen Anlagen im Begriffe stehen, sich den Vorteil der vortrefflichen Hafen- und Lagerhauseinrichtungen zu Nutze zu machen.“

Im September 1910 besichtigte der Baudezernent der Stadt Magdeburg den neuen Hafen, einen Monat später traf die Hafenkommision der Stadt Gelsenkirchen in Neuss ein. Im November 1911 erbat der Magistrat von

Hannover „eine fachmännische Führung“ durch die Hafen- und Bahnanlagen. Ein Jahr später besichtigten Fachleute aus Wiesbaden und die Städtische Hafenkommision der Stadt Köln den Neusser Hafen. „Zu besonderer Ehre“ gereichte es der Stadt, als die preußische Rheinschiffahrtskommision unter



Die erste Informationsbroschüre über den Hafen erschien 1910.

Leitung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz am 9. Juli 1913 zu einer Hafenrundfahrt in Neuss eintraf. Ihr folgten in den nächsten Jahren Delegationen aus Münster und Speyer. Im Mai 1916 reiste schließlich ein Mitglied der Oderstromverwaltung von Breslau nach Neuss, „um sich die Hafenanlagen und Verkehrsverhältnisse in Neuß, die für die Oderstrombauverwaltung wegen der von ihr auszuführenden Hafenanlagen im Großschiffahrtskanal bei Breslau von besonderem Interesse sind, anzusehen.“

Erfolge und Krisen im 20. Jahrhundert

— Im Jahre 1916 befand sich Europa mitten im Ersten Weltkrieg. Durch die See- und Handelsblockade der Briten war das importabhängige Deutsche Reich von seinen Zufuhren weitgehend abgeschnitten. Der Hafenverkehr in Neuss kam fast zum Erliegen, da kaum noch Schiffe aus Antwerpen und Rotterdam rheinaufwärts führen.

Unter den Folgen des Krieges hatte die Neusser Hafenwirtschaft schwer zu leiden. Die Besatzung des Rheinlandes durch französische und belgische Truppen und die desolante Wirtschaftslage in Deutschland verschärften die Krise, von der sich die Binnenhäfen nur langsam erholten. So erreichte das Umschlagsvolumen des Neusser Hafens im Jahre 1925 gerade einmal die Hälfte des Umschlages von 1913! Dennoch gelang es, zwischen 1923 und 1927 das schon 1904 geplante dritte Hafenbecken fertig zu stellen.

Von 1927 an nahm der Umschlag wieder konstant zu. Deutlicher als vor dem Ersten Weltkrieg waren die Umsätze der großen deutschen Binnenhäfen vom internationalen Handel abhängig. Deshalb traf es den Neusser Hafen besonders hart, als am 22. Oktober 1929 die New Yorker Börse zusammenbrach. Dieser so genannte „Schwarze Freitag“ leitete die Weltwirtschaftskrise ein, die bis weit in die 1930er Jahre hinein dauern sollte. Schlagartig sanken die Umschlagsleistungen um mehr als 20 Prozent.

1894
1900
1905
1910
1915
1920
1925
1930
1935
1940
1945
1950
1955
1960
1965
1970
1975
1980
1985
1990
1995
2000
2008

Nachdem im Januar 1933 den Nationalsozialisten die Macht übergeben worden war, schien sich die deutsche Wirtschaft von der Krise zu erholen. Ende 1933 wurde im Umschlag des Neusser Hafens wieder die 1-Million-Tonnen-Grenze überschritten, und 1939 betrug der Güterumschlag gut 1,5 Millionen Tonnen. Außerdem wurde der Floßhafen, das heutige Hafenbecken 5, im Jahre 1934 fertig gestellt.

Am Beginn des Zweiten Weltkrieges im September 1939 musste sich der Neusser Hafen auf die Kriegswirtschaft einrichten. Da das Deutsche Reich nun von allen ausländischen Importen abgeschnitten war, sollten die Binnenhäfen einerseits die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Kohlen sicherstellen, andererseits dienten sie als Zu- und Abfuhrhäfen für die deutsche Rüstungsindustrie. In Neuss hatten sich vor allem Metall verarbeitende Betriebe auf die Herstel-

lung von Munition und anderen Rüstungsgütern umzustellen.

Die wichtige logistische Funktion machte den Hafen zwangsläufig zum Ziel von Fliegerangriffen. Bereits in der Nacht vom 3. auf den 4. Juni 1940 fielen die ersten Bomben auf den Neusser Hafen – er wurde damit zum Ziel des ersten größeren Luftangriffes auf einen deutschen Binnenhafen. Nachdem im Januar 1945 die letzten Bomben niedergegangen waren, waren die Hafenanlagen weitgehend zerstört.

Bereits einige Monate nach Kriegsende nahm die Hafenverwaltung den Wiederaufbau in Angriff, und so konnten schon 1948 die ersten Schiffe wieder im Hafen anlegen. Die Wirtschaftswunderjahre zwischen 1950 und 1962 bescherten der Hafenwirtschaft und der Neusser Industrie einen ungeahnten Aufschwung. Doch die Hochkonjunktur begann sich in den



Hafenbecken 1 um 1935



Kriegsschäden im Hafen, 1945

1960er Jahren abzuschwächen. Da die Verkehrswirtschaft eng vom Wirtschaftswachstum abhängig ist, begann das Umschlagsvolumen zu stagnieren. Die Umschlagsverluste ergaben sich vor allem im innerdeutschen Verkehr, was auf den Abbau der Kapazitäten in der Montanindustrie zurückzuführen war. Gleichzeitig erhöhte sich jedoch in den 1970er Jahren der Anteil des Verkehrs mit dem Ausland am Gesamtumschlag. Der Wettbewerb im weltweiten Massengutverkehr machte jedoch Struktur- und Anpassungen zur Erschließung neuer internationaler Märkte notwendig.



Schwimmkran beseitigt Schiffstrümmer, 1946

1925

1930

1935

1940

1945

1950

1955

1960

1965

1970

1975

1980

1985

1990

1995

2000

2008



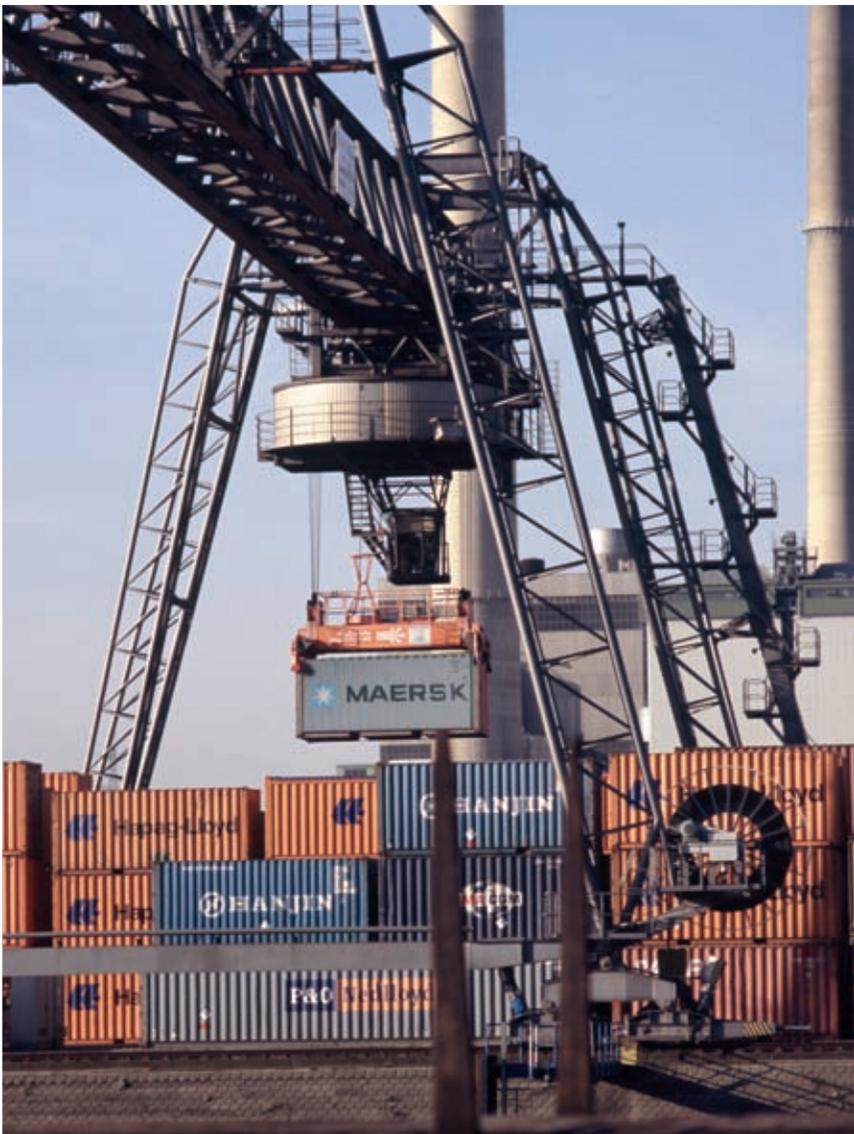
Hafenbecken 1 und 2 um 1955

Der Weg ins 21. Jahrhundert

Die Lösung für die Zukunft bestand im Kombinierten Ladungsverkehr (KLV), also im Güterumschlag zwischen Binnenschiff, Eisenbahn und LKW. Da die Infrastruktur des Neusser Hafens für den KLV äußerst günstige Voraussetzungen bietet, wurde von 1990 an der Containerterminal an der Westseite des Hafenbeckens 5 kontinuierlich ausgebaut. Der Vorteil des Kombiterminals ist die enge Verzahnung von Wasserweg, Straße und Schiene an einer Schnittstelle.

Mit der Öffnung des europäischen Binnenmarktes im Jahre 1993 wandelte sich das Selbstverständnis der Binnenhäfen: Sie verstehen sich seither als „multifunktionale Dienstleister“, die nicht nur Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, sondern auch logistische Kapazitäten und zahlreiche Dienstleistungen anbieten.

Vor diesem Hintergrund erschien der Wettbewerb zwischen den nahe beieinander liegenden Häfen Neuss und



Düsseldorf nicht mehr zeitgemäß. Ein 2000 in Auftrag gegebenes Gutachten ermittelte zunächst ein überdurchschnittlich hohes Verkehrspotential; außerdem seien auf einer Ausdehnung von nur zehn Kilometern vier Umschlagterminals in Betrieb, von denen jedoch zwei in den Häfen Neuss und Düsseldorf mehr als ausreichend seien. Um auch künftig wettbewerbsfähig zu bleiben, erachteten die Gutachter eine Partnerschaft der beiden Häfen als „zwingend notwendig“. Angesichts des starken Wettbewerbs zwischen den niederrheinischen Häfen Duisburg, Köln, Neuss und Düsseldorf erschien eine Hafenbetriebsgesellschaft Neuss – Düsseldorf als richtige Strategie, um gemeinsam die Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen.

Am 1. Januar 2003 schlossen sich die beiden Häfen zusammen. Gesellschafter der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH) sind die Stadt Neuss und die Stadtwerke Düsseldorf AG. Und die Fusion hat sich gelohnt: Eine Hafenumfläche von 500 Hektar mit einer Gesamtuferlänge von mehr als 28 Kilometern, zukünftig 30 eigene Krananlagen, ein Transportaufkommen im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr von mehr als 16 Millionen Tonnen im Jahre 2007 und mehr als 500.000 Container sind eine Bilanz, die sich sehen lassen kann.

1894
1900
1905
1910
1915
1920
1925
1930
1935
1940
1945
1950
1955
1960
1965
1970
1975
1980
1985
1990

1995

2000
2008

Am 1. Januar 2008 kam ein neuer Partner hinzu: Die Stadt Krefeld verkaufte 49 Prozent ihrer Gesellschaftsanteile an der neu gegründeten Hafen Krefeld Verwaltungs GmbH und der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG an die Neuss Düsseldorf Häfen. Seitdem treten die bislang städtischen Krefelder Hafen- und Bahnbetriebe in privater Rechtsform am Markt auf und bieten ihre Leistungen am Industrie- und Logistikstandort Krefeld an.

Bereits am 19. Juni 2007 hatte der Rat der Stadt Krefeld nach einer europäischen Ausschreibung zugestimmt, das Angebot der NDH anzunehmen.

Für das Angebot der Neuss Düsseldorf Häfen waren vor allem die im Krefelder Hafen liegenden Grundstücke ausschlaggebend, denn es ist bereits heute absehbar, dass an den Standorten Neuss und Düsseldorf die Grundstücksflächen über kurz oder lang knapp werden. Außerdem steht mit der Krefelder Hafenbahn ein solides Verkehrsunternehmen zur Verfügung, das künftig gut mit der Neusser Eisenbahn kooperieren wird. Die Geschäftsführung der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG übernahmen die bisherige Leiterin der Krefelder Hafengebäude, Elisabeth Lehnen, und der Geschäftsführer der NDH, Rainer Schäfer.



Mit der Fusion Neuss – Düsseldorf und der „strategischen Partnerschaft“ der NDH mit dem Krefelder Hafen haben sich drei ehemalige Konkurrenten verbündet, um sich gemeinsam dem Wettbewerb auf dem internationalen Logistik-Markt zu stellen. An eine solche Partnerschaft dachte während des ersten Neusser Verkehrstages im Juni 1908 wohl noch niemand. Doch letztlich wurden mit dem Ausbau des ersten Hafenbeckens die Fundamente für eine Erfolgsgeschichte gelegt, die im 21. Jahrhundert ihre Fortsetzung findet.



Durch den Zusammenschluss der Neuss-Düsseldorfer Häfen entstand ein Logistikknotenpunkt mit einer Gesamtfläche von etwa 500 Hektar und einer Umschlagleistung von mehr als 16 Mio. Tonnen.

- 1894
- 1900
- 1905
- 1910
- 1915
- 1920
- 1925
- 1930
- 1935
- 1940
- 1945
- 1950
- 1955
- 1960
- 1965
- 1970
- 1975
- 1980
- 1985
- 1990
- 1995
- 2000

2008