

Dortmund – Europas größter Kanalhafen

Gebiet und Identität

Dortmund ist Europas größter Kanalhafen. Mit einem Güterumschlag von annähernd 3 Mio. t pro Jahr und mit zehn Hafenbecken, ca. 40 Krananlagen mit einer Tragfähigkeit von bis zu 60 t, fünf Getreidegebläsen mit einer Stundenleistung von 130 t und fünf Mineralölleitungen, die 500 m³ Mineralöl in der Stunde transportieren können, zählt er auch zu den größten deutschen Binnenhäfen. Ursprünglich für Kohle und Stahl errichtet, ist der Hafen heute ein wichtiges Element des Logistikstandortes Dortmund. Baustoffe, Mineralöle und der zunehmende Containerumschlag liegen in der Statistik vorn. Nachdem

das 18. Jh. zurück. Der Bau des Max-Clemens-Kanals wurde jedoch nicht bis zur Vechte realisiert. Mit der fortschreitenden Industrialisierung des rheinisch-westfälischen Wirtschaftsraumes nahm schließlich der Druck auf die politischen Entscheidungsträger zu. Das 1856 von fortschrittlichen wirtschaftlichen Kreisen in Dortmund konstituierte „Canal-Comité“ trug den Kanalgedanken erstmals in den westfälischen Provinziallandtag. 1863 wurde der „Verein für den westfälischen Kanal“ von einem Personenkreis gegründet, der nahezu identisch mit den Protagonisten der im April 1863 gegründeten Dortmunder Han-

denten von Schorlemer-Alst an der Spitze. Die Industrie Schlesiens, vertreten durch die Breslauer Handelskammer, sorgte sich im Falle einer Anbindung des Ruhrgebietes an die Elbe um ihren traditionellen Berliner Absatzmarkt, die Saarländische Wirtschaft mit ihrem Wortführer, dem Freiherrn von Stumm, erahnte eine unliebsame Stärkung der schwerindustriellen Konkurrenz im Ruhrgebiet.

Die politische Durchsetzung erfolgte daher erst im Jahr 1886, als auf Drängen der Dortmunder Montanindustrie der Bau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) parlamentarisch beschlossen wurde. Bereits in den ersten zehn Jahren waren

Naturraum

Bevölkerung

Siedlung

Wirtschaft und Verkehr

Bildung und Kultur

Gesellschaft und Politik



Abb. 1: Das Dortmunder Hafenamts um 1900
(Quelle: Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund)

die Erzimporte in Höhe von rd. 2,5 Mio. t jährlich seit 1997/98 (Tab. 1) weg gebrochen sind, hat sich der Gesamtumschlag bei etwa 2,8 Mio. t stabilisiert, was – rechnet man die Erzumschläge während der „Stahlzeit“ heraus – im Vergleich zu 1994/95 einen Zuwachs bei den übrigen Gütern von etwa 10 % bedeutet. Zusammen mit der Informationstechnologie und der Mikrosystemtechnik ist die Logistikbranche mit über 20 000 Beschäftigten im Bezirk der IHK zu Dortmund der wichtigste Motor des Strukturwandels in der Region.

Der **Dortmunder Hafen wurde am 11. August 1899** durch Kaiser Wilhelm II. feierlich **eingeweiht**. Die ersten Pläne, Westfalen an die Nordsee (Zuidersee) anzubinden, reichen aber bis in

delskammer war, die fortan zu einem entschiedenen Fürsprecher des Kanalbaus wurde.

Das Kanalprojekt wurde zu einem Kristallisationspunkt divergierender wirtschafts- und strukturpolitischer Interessen. Vor dem Hintergrund der Debatte über Deutschlands Weg vom Agrar- zum Industriestaat sahen die ostelbischen Großagrarier ihre Absatzmärkte im rheinisch-westfälischen Industriegebiet gefährdet und befürchteten einen weiteren Abbau ihres ohnehin im Zuge der Ost-West-Binnenwanderung schwindenden landwirtschaftlichen Arbeitskräftepotenzials. Sie befanden sich dabei in seltenem Einklang mit der unmittelbar angrenzenden westfälischen Landwirtschaft mit deren Präsi-



Abb. 2: ... und heute
(Quelle: Dortmunder Hafen AG)

75 % sämtlicher umgeschlagener Güter Produkte bzw. Rohstoffe der Montanindustrie. Die größte Bedeutung erlangte der Kanal für die Erzversorgung der Dortmunder Stahlwerke um die Mitte der 1920er Jahre, als über 80 % aller Erzlieferungen über die Verkehrsachse Emden – Dortmund abgewickelt wurden. Neben den sog. Schwedenerzen waren Erze aus Spanien, Afrika und Kanada auf dem Vormarsch.

Kanal und Hafen waren aber auch für die Lebensmittelversorgung der heranwachsenden Ruhrgebietsgrößtstädte von besonderer Bedeutung, deren Einwohnerzahl allein zwischen 1895 und 1905 von 1,5 Mio. auf 2,5 Mio. anstieg. Kaiser Wilhelm II. wies in seiner Ansprache zur Hafeneinweihung ausdrück-

Jahr	Eisenerz	Eisen und Stahlwaren	Baustoffe	Mineralöle	Schrott u. Wertstoffe	Kohle u. Koks	Container	Sonst. Güter	Gesamt
1993	1634	591	991	484	162	45	0	123	4030
1994	2528	632	1049	506	190	71	0	116	5092
1995	2780	498	1079	668	203	55	0	94	5377
1996	2436	535	951	587	171	58	0	49	4787
1997	2639	334	1057	534	228	234	294	70	5390
1998	2025	377	996	560	209	1022	289	69	5547
1999	168	372	991	489	217	736	342	77	3392
2000	135	489	959	505	207	358	369	110	3132
2001	120	343	918	642	209	397	293	38	2960
2002	0	283	898	591	234	428	309	27	2770
2003	0	256	896	544	184	563	292	41	2776
2004	0	304	900	576	228	285	459	36	2788
2005	0	294	983	622	220	149	394	48	2710

Tab. 1: Güterumschlag im Dortmunder Hafen 1993 – 2005 (in Tsd. t)
(Quelle: www.dortmunder-hafen.de)

lich darauf hin, dass der Güterverkehr auf dem Kanal „vor allem auch der Landwirtschaft zugute kommt.“ Obwohl dies eher eine politische Aussage war, um dem Protest der ostelbischen Großagrarien gegen die knapp 80 Mio. M teure Strukturinvestition für die Ruhrindustrie die Spitze zu brechen, waren Mehl, Gerste, ein wichtiger Rohstoff für die westfälischen Brauereien, Weizen oder Roggen noch im frühen 20. Jh. wichtige Umschlaggüter. Die Masse der Getreideimporte kam vor dem Ersten Weltkrieg von der Krim oder über die russischen Ostseehäfen bzw. über das Weiße Meer, aber auch Nordamerika, die La-Plata-Staaten, Rumänien, Bulgarien oder Marokko tauchten in größerem Umfang als Lieferanten auf.

Der weitere Ausbau des DEK blieb ein Streitpunkt unterschiedlicher regionalwirtschaftlicher Verkehrsinteressen. Seit der Vollendung des Mittellandkanals im Jahr 1938, dessen Bau in der nationalsozialistischen Rüstungspolitik eine hohe Priorität genoss (Anbindung der Reichswerke Hermann Göring) und den weiteren Ausbau des DEK zunächst verhinderte, verbindet der DEK die Rhein- und Rheinmündungshäfen, die deutschen Nordseehäfen, den Großraum Berlin und nach Fertigstellung des Elbe-Lübeck-Kanals die Ostsee. Damit ist der DEK ein wichtiges Bindeglied im trans-europäischen Verkehrsnetz.

Die Umschlagszahlen des Dortmunder Hafens sind ein zuverlässiger Seismograph für die konjunkturelle Entwicklung von Eisen und Stahl im östlichen Ruhrgebiet. Wir erkennen starke Einbrüche nach 1929, eine Hochkonjunktur während der nationalsozialistischen Rüstungs- und Kriegswirtschaft, den Zusammenbruch nach 1945 und das „Wirtschaftswunder“ der „langen 1950er Jahre“. Mit 6,8 Mio. t erreichte der Güterumschlag im Dortmunder Hafen im Jahr 1960 seinen absoluten Höchststand, was aber die tiefe Strukturkrise bei Kohle und Stahl nur verdeckte. In langer historischer Perspektive konnte der Kanal die Kostennachteile des östlichen Ruhrgebiets gegenüber der Rheinschiene wohl dämpfen, nicht aber, wie ursprünglich einmal erhofft, gänzlich ausgleichen. Angesichts der Ende der 1990er

Jahre um etwa 80 DM pro Tonne Rohstahl gegenüber der Rheinschiene höheren Selbstkosten der Dortmunder Stahlwerke war nach den großen Fusionen von Krupp und Hoesch und dann von Krupp-Hoesch und Thyssen, die nach der Erzielung von Synergien durch Kostensenkung trachteten, die Stilllegung der Dortmunder Hochöfen und Stahlwerke im April 2001 nicht mehr zu vermeiden. Seit dem wird im Dortmun-

der Hafen kein Eisenerz mehr umgeschlagen (Tab. 1)

Kanal und Hafen haben sich, wie einleitend beschrieben, längst auf eine Zukunft ohne montanindustrielle Basis eingerichtet; und dies ist mit Blick auf die Entwicklung des Gesamtgütertransportaufkommens nicht ohne Perspektive: Zwar lag 2005 der Straßengüterverkehr mit 394 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) noch klar vor der Eisenbahn (89,3 Mrd tkm) und der Binnenschifffahrt (65,7 Mrd. tkm) in Führung, die Wachstumstrends sind aber gegenläufig. Nach den Mitteilungen des Statistischen Bundesamtes haben 2005 die Luftfahrt (+ 8,5 %) und die Binnenschifffahrt (+ 1,4 %) beim Gütertransport zugelegt, während der Straßengüterverkehr (- 0,7 %) und die Bahn (- 1,5 %) rückläufige Ergebnisse erzielten. Hinzu kommt, dass die Binnenschifffahrt neben ökologischen Vorteilen gegenüber den anderen Verkehrsträgern nicht nur beim Energieverbrauch pro Tonnenkilometer deutlich niedrigere Werte erreicht, sondern auch bei den anfallenden externen Kosten sowie Unfallkosten wesentlich bessere Kennzahlen aufweist. Nach Berechnungen des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Münster, die aus der Zeit vor der Einführung der LKW-Maut stammen, ergaben sich für die einzelnen Verkehrsträger folgende Kennzahlen (Tab. 2):

	Eisenbahn	Binnenschifffahrt	Güterfernverkehr
Energieverbrauch (kJ/tkm)	566	464	2290
Wegekostendeckungslücke (Cent/tkm)	2,1	0,9	0,6
Externe Kosten (Cent/tkm)	0,55	0,18	2,5
Unfallkosten (Cent/tkm)	0,06	0,005	0,9

Tab. 2: Kennzahlen der Verkehrsträger
(Quelle: K.-P. ELLERBROCK 1999, S. 221)

Vor dem Hintergrund dieser Zahlen sollten die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen neu überdacht werden, denn unser Mobilitätsdilemma besteht darin, dass sowohl bei einer Verringerung der Mobilität als auch bei einer zu starken Ausweitung ein volkswirtschaftlicher Wohlstandsverlust droht.

KARL-PETER ELLERBROCK