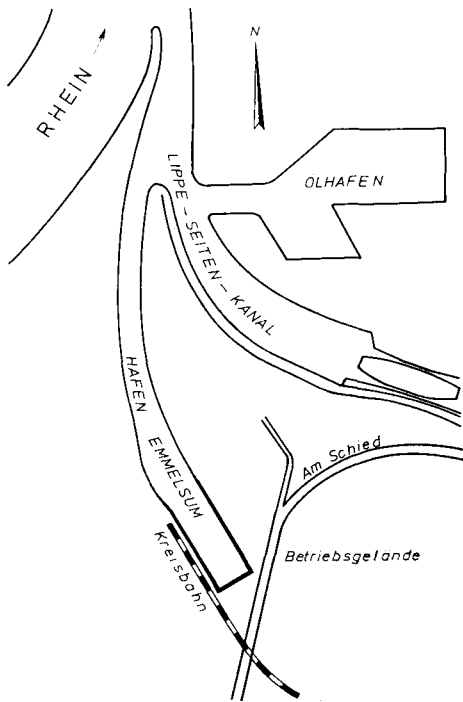


Wirtschaft und Umweltschutz



Ein neuer Rheinhafen

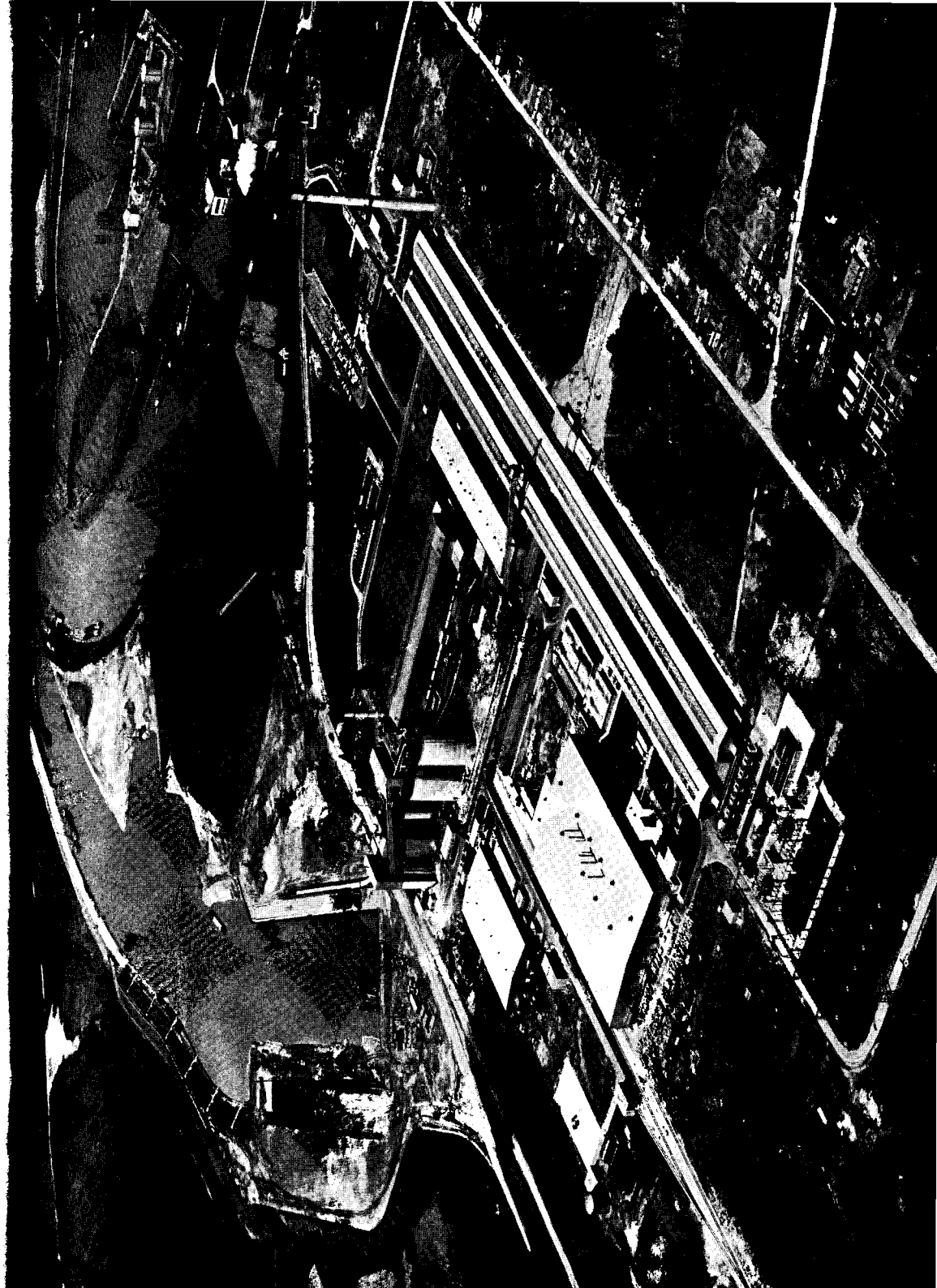
Modern im Zuschnitt,
günstig gelegen

Von Heinz Becker

Im Nordwesten des Kreises, im Ortsteil Emmelsum der Gemeinde Voerde, geht der erste öffentliche Hafen für den Wirtschaftsraum Dinslaken seiner Fertigstellung entgegen. Wie ist diese Entwicklung zu erklären, warum wird der Hafen dort gebaut?

Die Wirtschaftskraft der Bundesrepublik wird insbesondere durch ihre industrielle Güterproduktion bestimmt. Moderne Industrien haben einen großflächigen Grundstücksbedarf an betriebswirtschaftlich vorteilhaften Standorten. Günstige Standortvoraussetzungen findet die Wirtschaft vor allem im Verlauf der sogenannten Rheinschiene, der von Basel bis Rotterdam verlaufenden europäischen Verkehrs- und Entwicklungsachse. Im Bereich des engeren Rhein-Ruhr-Gebietes sind die Ansied-

Der neue Rheinhafen und die KAPAL-Aluminium-Hütte in Voerde

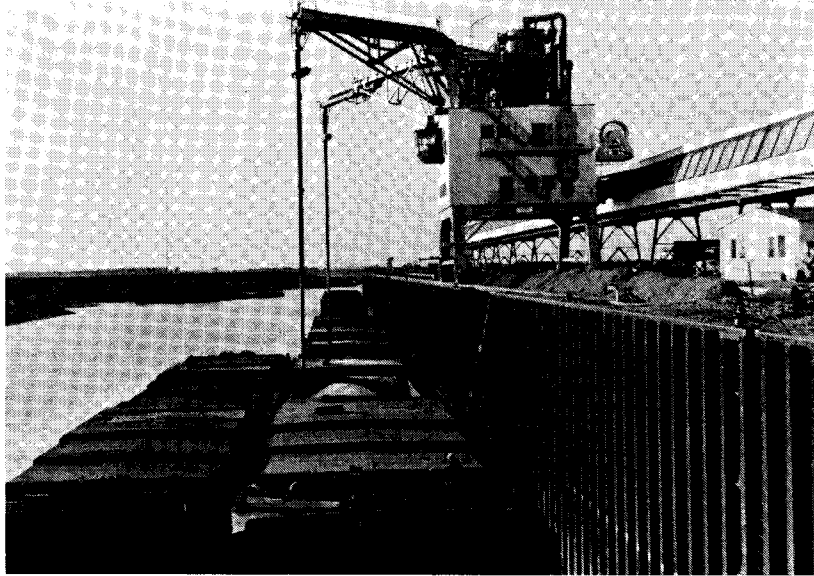


lungsmöglichkeiten infolge der bereits vorhandenen Bebauung weitgehend erschöpft. Daher wurde der Kreis Dinslaken – wegen seiner Lage am Nordrand des Ruhrgebietes zusätzlich begünstigt – zum bevorzugten Gebiet für industrielle Ansiedlungen.

Die politischen Vertretungen und Verwaltungen von Kreis und Gemeinden konnten sich den Ansiedlungsabsichten der Industrie nicht verschließen. Zwei Drittel der in der Industrie Beschäftigten im Kreise Dinslaken waren im Bergbau tätig. Während des Höhepunktes der Krise konnten auch hier Zechenstillegungen nicht völlig ausgeschlossen werden. Vor dem Hintergrund von mehr als 13 000 gefährdeten Arbeitsplätzen waren Kreis und Gemeinden verpflichtet, sich aktiv um neue, zukunftssichere Ausgleichsindustrien zu bemühen.

Als Standort großgewerblicher Nutzung bot sich vor allem das Gebiet südlich des Wesel-Datteln-Kanals an. Bereits 1960 waren dort die BP-Ruhr Raffinerie und einige Mittelbetriebe angesiedelt worden. Im Jahre 1967 zeigte der amerikanische Aluminiumhersteller Kaiser großes Interesse an der Errichtung eines Hüttenwerkes in Rheinnähe. Da die Anlieferung des Rohmaterials über den Wasserweg erfolgen sollte, war der Bau eines Hafens mit entsprechenden Umschlagvorrichtungen notwendig. Aus der Sicht der Landesplanung bot sich der vorgesehene Standort an.

Der Hafen Emmelsum befindet sich in einem Gebiet, das zur Ballungsrandzone gehört und als Entwicklungsschwerpunkt im Sinne der Landesentwicklungspläne I und II anerkannt ist und neben der Rheinschiene von zwei weiteren, ost-westlich verlaufenden, rheinüberschreitenden Entwicklungsachsen berührt wird. Der Ruhrsiedlungsverband als zuständige Landesplanungsbehörde hatte bereits 1966 in seinem Gebietsentwicklungsplan den Bereich als Industriefläche ausgewiesen. Diesen planerischen Grundsätzen folgend erkannte das Land Nordrhein-Westfalen die Förderungswürdigkeit des Vorhabens an. Der Innenminister bewilligte die für den Ausbau des öffentlichen Hafens erforderlichen Mittel aus dem Landeshaushalt. Der Kreistag verpflichtete sich, den Hafen zu bauen und ihn in die Trägerschaft des Kreises Dinslaken zu übernehmen. Von der Kreisbahn Dinslaken, einem Eigenbetrieb des Kreises Dinslaken, wird das ab DB-Bahnhof Spellen bestehende Industrieanschlußgleis bis in den Hafenbereich erweitert. Die Gemeinde Voerde hat den Ausbau des Wegenetzes und der Abwässerbeseitigungsanlagen übernommen. Die Aluminiumhütte, durch Beteiligung der Preussag AG, Hannover, inzwischen zu einem deutsch-amerikanischen Gemeinschaftswerk unter dem Firmennamen Kaiser-Preussag Aluminium GmbH & Co. (Kapal) mit dem Sitz in Voerde geworden, hat im Verlauf des Jahres 1971 ihre Produktion aufgenommen.



Saugentlader löschen das Aluminiumoxyd

An jeder Spundwand gleichzeitig drei Schiffe

Der Hafen Emmelsum entsteht im spitzen Winkel zwischen dem Rhein und dem Wesel-Datteln-Kanal. Er wird als Stichhafen angelegt. Ein 950 m langer Hafenkana! verbindet das Hafenbecken mit dem Bundeswasserstraßennetz. Wenn auch der Hafenkana! in den Wesel-Datteln-Kana! mündet, weist der Hafen Emmelsum dennoch alle Eigenschaften eines Rheinhafens auf. Das ergibt sich allein daraus, daß die Einmündung vor der ersten Kanalschleuse liegt und somit für den Hafen ausschließlich der Wasserstand des Rheins bestimmend ist. Da Kanalschleusen die Zufahrt nicht behindern, können alle auf dem Rhein zugelassenen Schiffstypen den Hafen anlaufen. Um auch den größten Einheiten eine ungehinderte Zufahrt zu ermöglichen, wird im Zuge des Hafenausbaues das nördliche Ufer des Wesel-Datteln-Kanals in Rheinnähe zurückverlegt.

Der Hafenkana! hat – ausgehend vom Wesel-Datteln-Kana! – eine Breite von 70 m, die sich in Richtung Hafenbecken auf 120 m ausdehnt und damit Wendemöglichkeiten für alle gängigen Schiffseinheiten erlaubt. Während der landseitige Deich hochwasserfrei gestaltet ist, läßt der westliche, rheinbegrenzende Damm mit dem Molenkopf aus hochwassertechnischen Gründen Überflutungen zu. In solchen Zeiten

garantieren navigatorische Einrichtungen die Betriebsfähigkeit des Hafens, dessen Kaianlagen auf einer Höhe von 24,5 m über NN liegen und – bei bisher höchstem Hochwasserstand von 23,2 m über NN – nicht gefährdet sind.

Das Hafenbecken erhält eine Länge von 300 m und eine Breite von 120 m. Spundwände an beiden Längsseiten schaffen optimale Umschlagsvoraussetzungen. Ausgehend von diesem Zuschnitt und einer durchschnittlichen Schiffslänge von 80 m können an jeder Spundwand gleichzeitig drei Schiffe festmachen. Die Breite der Anlage läßt darüber hinaus die Parallelverladung zu, so daß die maximale Aufnahmefähigkeit des Hafenbeckens 12 Einheiten beträgt.

Am Ostkai sind inzwischen die Verladeanlagen für die Aluminiumhütte fertiggestellt worden. Ein Saugentlader modernster Bauart übernimmt die Löschung der vorwiegend mit Aluminiumoxyd (Tonerde) beladenen Schiffe. Über ein ca. 400 m langes Transportband wird das zur Verhüttung bestimmte Rohmaterial in Vorratssilos mit einem Fassungsvermögen von rd. 27 000 cbm in das Werksgelände der Fa. Kapal befördert. Dem Charakter des öffentlichen Hafens entsprechend stehen die mit einem Bahnanschluß versehenen Anlagen des Westkais der Industrie des Wirtschaftsraumes Dinslaken sowie weiteren ansiedlungswilligen Unternehmen zum Güterumschlag zur Verfügung.

In weniger als 14 Monaten gebaut

Mit dem Bau des Hafens wurde am 1. Juni 1970 begonnen. Innenminister Willi Weyer vollzog symbolisch den ersten Spatenstich. Nach einer Bauzeit von weniger als 14 Monaten konnte am 22. Juli 1971 das erste Schubschiff in den Hafen einlaufen. Seitdem werden etwa 10 000 t monatlich umgeschlagen. Unabhängig von dem bereits aufgenommenen Verladebetrieb am Ostkai geht der Endausbau im übrigen zügig voran. Mitte des Jahres 1972 wird die Gesamtanlage fertiggestellt sein. 1,5 Mio. cbm Erdmassen werden bis dahin bewegt worden sein. Darin ist die Aufschüttung des Geländes um durchschnittlich 4 m enthalten. 100 000 qm macht die gesamte Wasserfläche des Hafens aus. Die Kosten für den Ausbau des Hafens wurden mit 38 Mio. DM kalkuliert. Ca. 32 Mio. DM sind davon bisher verbaut worden. Erfreulicherweise läßt sich inzwischen übersehen, daß die veranschlagten Kosten trotz allgemeiner Preissteigerung mit Sicherheit nicht überschritten werden. Für die Planung des Hafens zeichnet das Ing.-Büro Kocks in Koblenz verantwortlich. Die Bauausführung liegt in der Hand der Fa. Hülsken & Co. in Wesel. Über Arbeitsgemeinschaften wurden die Firmen Trapp in Wesel, Züblin in Duisburg und Holzmann in Düsseldorf beteiligt.

Betriebsführung und Zukunftsaussichten

Der Hafen wird nach dem Willen des Kreistages vom Kreis Dinslaken in der Rechtsform eines Eigenbetriebes nach kaufmännischen Grundsätzen betrieben. Sowohl das Land Nordrhein-Westfalen als auch der Kreis Dinslaken legen Wert darauf, daß der Hafen Emmelsum den Status eines öffentlichen Hafens erhält und damit allen interessierten Unternehmen offensteht. Die Wirtschaft des Kreises und des nord-westlichen Ruhrgebiets erhält in Emmelsum einen nach Lage und Beschaffenheit günstig gelegenen und modern gestalteten Hafen für den Umschlag von Industrie- und Handelsgütern. Sie findet damit einen weiteren Zugang zum Rhein, der zu den meist befahrenen Wasserstraßen der Welt zählt und den europäischen Anliegerstaaten die internationalen Seewege öffnet.

Seine Leistungsstärke wird der öffentliche Hafen Emmelsum beim Umschlag von Massengütern beweisen. Schubeinheiten, deren Bedeutung auf den großen Binnenwasserstraßen ständig zunimmt, werden ungehinderte Einfahrt in den Hafen finden. Sollten in Zukunft Secherschubverbände auf dem Rhein zugelassen sein, werden auch sie unaufgelöst einfahren können. Der Hafen Emmelsum hat also die Chance, sich als einer der modernsten seiner Art in Europa zu präsentieren.