Rheinhafen Krefeld

Linner Hafen, Uerdinger Hafen

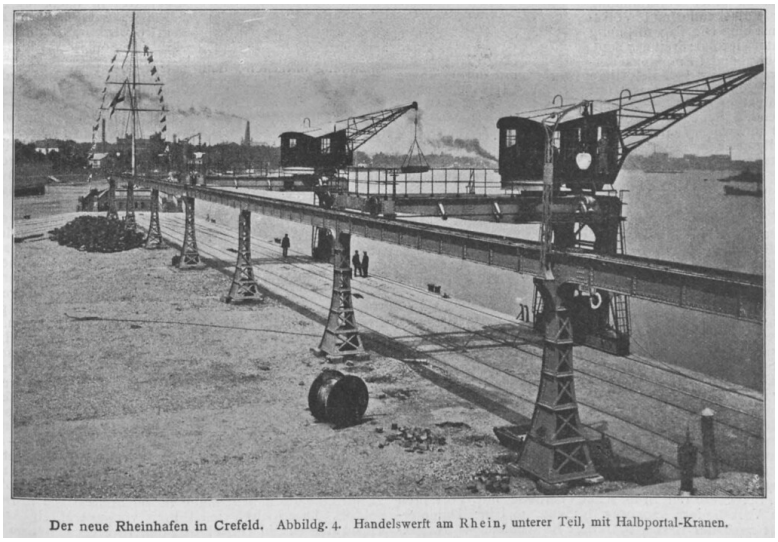
Schlagwörter: Binnenhafen, Terminal (Bauwerk), Drehbrücke, Eisenbahnstrecke, Bahnanlage, Kran (Hebezeug), Militärische Anlage

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Gemeinde(n): Krefeld

Kreis(e): Krefeld

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historische Aufnahme aus der Deutschen Bauzeitung 1906: "Der neue Rheinhafen in Crefeld", im Bild die fahrbaren Halbportal-Krane.
Fotograf/Urheber: unbekannt



Der auch als Linner Hafen bzw. Uerdinger Hafen bezeichnete Rheinhafen Krefeld liegt als gegen die Stromrichtung angelegter Binnenhafen am linken Ufer des Niederrheins. Die Einfahrt zum Hafenbecken liegt gleich unterhalb der Rheinbrücke zwischen Krefeld-Uerdingen und Duisburg-Mündelheim.
Der 1906 eingeweihte Hafen mit eigener Eisenbahnanbindung verfügt nach mehreren Ausbauten zu einem zeitgemäßen Fracht- und Logistikzentrum heute u.a. über ein modernes Containerterminal. Mit einem Güterumschlag von mehr als 5,5 Millionen Tonnen (2019) ist der Rheinhafen Krefeld aktuell der viertgrößte öffentliche Binnenhafen in Nordrhein-Westfalen.

Der Hafenstandort Uerdingen
Die Planungen zum Hafen Krefeld
Die Baugeschichte
Der Hafenbetrieb bis um 1960
Der weitere Ausbau des Hafens in den 1970er-Jahren
Die aktuelle Situation
Lage und Objektgeometrie
Quellen, Internet, Literatur

Der Hafenstandort Uerdingen

Das alte Uerdingen war über mehr als 700 Jahre eine bedeutende Verlade- und Umschlagsstelle für Waren.
Die seit 1255 mit Stadtrechten versehene kurkölnische Amtstadt im Norden des Kölner Erzstifts war zollpolitisch so bedeutend – ein Flussgeleitgeld ist für 1279 und ein Landzoll ab um 1449/53 belegt – dass sie im 14. Jahrhundert mit einer 1333 erstmals erwähnten Stadtmauer befestigt und zum Rhein hin mit der Burg Uerdingen gesichert wurde (Pfeiffer 2000, S. 82, Frankewitz 2007, S. 67 und Janssen 2008, S. 35).
Die Bedeutung des Hafenstandorts im bis 1929 eigenständigen Uerdingen für das 19. Jahrhundert lässt sich beispielhaft daran ablesen, dass hier 1844 über 50.000 Tonnen Steinkohle verschifft wurden, was in diesem Jahr am Rhein einzig von Köln mit über

105.000 Tonnen übertroffen wurde (Kunz 2006, S. 12). Die Anlagen des Uerdinger Rheinwerfts wurden noch um 1854 durch feste Ufermauern am Rhein und weitere Ausbauten in den Jahren 1887/88 erweitert und umgestaltet.

Die Planungen zum Hafen Krefeld

Im Gegensatz zum kurkölnischen Uerdingen gehörte Krefeld, das erst 1373 die Stadtrechte erhielt, inklusive der es umgebenden Herrlichkeit, im Mittelalter für lange Zeit zur Grafschaft Moers (ab 1706 Fürstentum, vgl. Fabricius 1898, S. 341 ff.).
Über ihre bereits seit dem 17. Jahrhundert florierende Textilproduktion – darunter Leinen- und Seidenherstellung im Verlagssystem – war Krefeld im Verlauf des 19. Jahrhunderts zu einer der reichsten Städte Preußens geworden. Mit dem Überschreiten der 100.000-Einwohner-Marke im Jahr 1887 wurde die stetig anwachsende Stadt, die im Jahr 1800 lediglich 5.200 Einwohner zählte, im Jahr 1820 aber bereits auf 15.000 Einwohner – fast das Dreifache – angewachsen war, zur Großstadt (www.rheinische-geschichte.lvr.de).
Um die Wende zum 20. Jahrhundert wurde die eigene Anbindung der Stadt an den Rhein – und damit die Unabhängigkeit von Uerdingen – zu einem immer dringlicheren Thema. Der alte Krefelder Stadtkern lag jedoch rund 7 Kilometer vom Rhein entfernt – und dies ohne einen direkten Landkorridor: *„Damit drängte Krefeld an den Rhein, wo es für die Firmen und den Transport der Güter bessere Möglichkeiten gab.“* (www.wz.de)

Der direkte Zugang Krefelds zum Fluss entstand nicht zuletzt auch über die Eingemeindungen der zuvor eigenständigen Dorfgemeinde Linn 1901 und der Ortschaften Oppum und Bockum-Verberg 1907. Der Zusammenschluss mit der bis dahin eigenständigen Stadtgemeinde Uerdingen zur Stadt Krefeld-Uerdingen am Rhein erfolgte dann allerdings erst gut zwei Jahrzehnte später über das *Gesetz über die kommunale Neugliederung des rheinisch-westfälischen Industriegebiets* vom 29. Juli 1929, infolge dessen auch die Gemeinde Gellep-Stratum zu Krefeld kam.
Die Bedeutung dieses Korridors lässt sich anhand der baulichen Entwicklung gut auf den historischen Karten der zwischen 1836 und 1850 erarbeiteten *Preußischen Uraufnahme*, den zeitlich nachfolgenden Blättern der *Preußischen Neuaufnahme* (1891-1912) sowie der topographischen Karten *TK 1936-1945* nachvollziehen (vgl. Kartenansicht).

Eine um 1896 zur Planung einberufene Hafenkommission diskutierte zeitweilig auch eine direkte wasserbauliche Anbindung der Stadt Krefeld zum Rhein über einen Kanal. Dieser sollte vom Bereich des heutigen Sprödentalplatzes ausgehen und über mehrere Kilometer Verlauf über Linn zum Fluss durchstechen (vermutlich entlang der heutigen Wasser- und Parkanlagen Schönwasserpark, Crönpark und Greiffenhorstpark). Diese schon seit 1836 verfolgten Pläne wurden jedoch verschoben und Alt-Krefeld wurde durch eine Kleinbahn zum Rhein hin angebunden.

Die Baugeschichte

Nach dem Beschluss der Planungen und deren Genehmigung um 1901/02 konnte zum 10. Mai 1903 mit den Arbeiten am zunächst rund 1,7 Kilometer langen Hafenbecken begonnen werden. Mehrere Millionen Kubikmeter Erdreich waren dabei als Auffüllmaterial notwendig, um die vor den Orten Linn und Gellep liegende frühere Rheininsel mit dem Festland zu verbinden und den Hafen hochwasserfrei anzulegen (vgl. Abbildung):
„Da es noch keine Rheinbrücke gab, musste alles landeinwärts auf Umwegen beschafft werden. Mit den Erdarbeiten beauftragte man eine Mannheimer Firma (Brün-Billfinger). Die Drehbrücke baute eine Duisburger Firma. ... Im Herbst 1905 waren die Hauptarbeiten für den Rheinhafen und den östlichen Teil der Kleinbahn soweit fertig gestellt, sodass am 11. November die Betriebseröffnung durch die Hafenkommission stattfinden konnte. Die Kosten für den Bau des Hafen und der Bahn beliefen sich auf ca. 12 Millionen Goldmark. Die feierliche Einweihung des Hafens fand am 6. Juli 1906 statt.“ (zitiert nach www.horst-peterburs.de, Rheinhafen)

Das Zentralblatt der Bauverwaltung berichtet 1906, dass zum Zeitpunkt der feierlichen Eröffnung *„in Gegenwart zahlreicher hoher Ehrengäste“* das Hafenbecken eine Länge von 1.800 Meter hatte und das an den Staatsbahnhof Krefeld-Linn angeschlossene Eisenbahnnetz des Hafens bereits 23 Kilometer Strecke umfasste. Die Handelswerft am Eingang des Industriehafens verfügte über zwei elektrische Kräne von je 1,8 Tonnen Tragfähigkeit sowie einen Dampfkran, der bis zu 7,5 Tonnen Last heben konnte. Als *„bedeutendstes Bauwerk“* wird die bereits seit 1905 über das Hafenbecken führende Jugendstil-Drehbrücke gesondert erwähnt.
Über die laut Planzeichnungen bereits als spätere Erweiterungen vorgesehenen, aber letztlich nicht ausgeführten Becken eines West- und eines Südhafens war der Rheinhafen als späterer *„Ausgangshafen für einen Kanal nach Antwerpen gedacht, der nach dem Bau des Mittelland- und Dortmund-Rhein-Kanals die natürliche Fortsetzung dieser neuen deutschen Wasserstraße nach der Schelde bilden würde.“* (vgl. Zentralblatt der Bauverwaltung 1906 und Abbildung)
Die Energieversorgung *„zu Beleuchtungs- und Kraftzwecken“* wurde *„in Gestalt hochgespannten Drehstromes von 10000 Volt Spannung“* von der Zeche Rheinpreußen bei Homburg gesichert (Deutsche Bauzeitung 1906).

Der Hafenbetrieb bis um 1960

Bereits mit dem Bau des Rheinhafens siedelten sich zahlreiche Industriebetriebe in dessen Umfeld an, darunter in den ersten beiden Jahrzehnten die – teils heute noch bestehenden – Firmen *Destillerie und Essigfabrik F. & H. Kauer*t (1905), die Seifenfabrik *Melsbach / Dreiring-Werke KG* (1905), das Speditionsunternehmen *Balth. Erlenwein & Cie. GmbH* (1906), die Spedition *KG Keutmann, Hennemann & Co.* (1906), die *Schamottefabrik Stoecker & Konz* (1906/07), die *Mühlenwerke Gottschalk AG* (1910), die *Guano Düngemittelwerke* (1910/11), die *Crefelder Lagerhausgesellschaft Schou & Co* (1911), die *Crefelder Mühlenwerke Roters & Buddenberg* (später *Duisburger Mühlenwerke AG*, 1911), die *Reinholdhütte* der *Stahlwerke Becker AG* (1913/17), das Stahlbauunternehmen *Siebert & Möller* (1925) und die Kraftfutterwerke *Brand Purina* (1925).

Bei insgesamt 150 Bombenangriffen wurden dann während des Zweiten Weltkriegs mehr als 70 % der Hafenanlagen sowie zahlreiche Industriebetriebe zerstört.
Nach dem Wiederaufbau siedelten weitere Unternehmen im Hafengebiet an, darunter alleine bis vor 1960 das Sägewerk mit Holzhandlung *Peter Krings* (1948), die *Waggon- und Maschinenbau-Gesellschaft WUMAG Niederrhein mbH* (1952), die *Paul Hammers AG* (1952), die *Sack- und Planfabrik Josef Scheuring* (1953), die *Rhein-Sieg-Düngemittel eGmb*H (1954), die größte europäische Maisstärkefabrik *Deutsche Maizena-Werke GmbH* (1954/56, später *Cerestar* bzw. *Cargill*) und die *Crefelder Dampfkessel- und Apparatebau-Anstalt Koerver & Lersch* (1956).

Der weitere Ausbau des Hafens in den 1970er-Jahren

Aufgrund der zahlreichen neuen Ansiedlungen wurde eine Erweiterung des Hafens notwendig. Im November 1970 beschloss der Krefelder Stadtrat den Ausbau über eine Länge von weiteren 350 Metern. Die erwarteten Gesamtkosten für das Vorhaben beliefen sich auf ca. 7,5 Millionen DM:
„Dazu wurde ab 1970 der am Ende des Hafenbeckens liegende Baggersee, der über einen Kanal erreichbar war, genutzt. ... Es war ein ziemlich schwieriger Teil. Es mussten neue Verkehrswege ein neuer Bahndamm und Straßen um den Baggersee herum gebaut werden.“ (www.horst-peterburs.de)
Noch vor der Vollendung des mit einem ersten Spatenstich am 20. Oktober 1971 begonnenen ersten Bauabschnitts wurde eine Verlängerung des Hafenbeckens auf nunmehr 800 Meter samt des Baggersees beschlossen, zumal größere Firmen daran Interesse zeigten, die *„dort schon größere Grundstücke erworben hatten, und einen Wasseranschluss suchten.“* (ebd.)
Die erweiterten Planung ermöglichten auch die Aufstellung eines 200-Tonnen-Schwerlastkrans, den es in konkurrierenden Nachbarhäfen nicht gab. Die Mehrkosten in Höhe von rund 10 Millionen DM trug das Land Nordrhein-Westfalen, die Betriebsfreigabe erfolgte am 12. Juni 1978.
Weitere Erweiterungs- und Erschließungsmaßnahmen in den 1980er-Jahren umfassten u.a. Arbeiten an der Uferbefestigung, den Bau eines Hochwasserpumpwerks und den Bau eines Containerterminals am Hafenkopf für insgesamt rund 70 Millionen DM.

Im Zuge der Hafenerweiterung 1971-1978 wurden neben den Überresten einer römischen Kaianlage auch drei mittelalterliche Schiffe gefunden und in archäologischen Notgrabungen gerettet. Ein aus karolingischer Zeit stammender Kahn ist heute im Niederrheinmuseum auf der Burg Linn zu besichtigen.

Über mehr als 27 Jahre waren vom 13. Mai 1959 bis zum 30. September 1986 Flußpioniere der Bundeswehr mit ihren Booten im Becken des Krefelder Hafen stationiert. Das so genannte Kommando „Territoriale Verteidigung“ stellte zum 1. Juni 1959 im Rheinhafen die Flusspionierkompanie 732 (FlußPiKp) mit einer Friedensstärke von 263 Soldaten auf. Im Zuge mehrerer Strukturwandel wurden die ‚Flupis‘ zweimal umbenannt: 1973 in FlußPiKp 832 und 1980 in FlußPiKp 801. 1986 erfolgte die Verlegung nach Wiesbaden (dort 1989 aufgelöst, vgl. dewiki.de und lokalklick.eu).

Die aktuelle Situation

Im Jahr 2008 erfolgte die Gründung der Hafengesellschaft *Hafen Krefeld GmbH & Co. KG*, die mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen partnerschaftlich kooperiert.
Das Hafengebiet umfasst inzwischen eine Fläche von 420 ha und besitzt eine Kai-/Uferkannte von 7,1 Kilometer (rheinhafen-krefeld.de). Neben vier betriebseigenen Krananlagen werden von ansässigen Firmen weitere Verladeeinrichtungen für Erdöl, Getreide und andere Güter unterhalten. Das eigene, zur Hafengesellschaft gehörende Eisenbahnunternehmen verfügt über vier Lokomotiven und eine Streckenlänge von 50 Kilometer. Das Hafen-Schienennetz besitzt eine direkte Anbindung an das der Deutschen Bahn AG.
Mit einem Guterumschlag (Bahn- und Schiffsverkehr) von insgesamt 3,22 Millionen Tonnen im Jahr 2010 bzw. mehr als 5,5 Millionen Tonnen im Jahr 2019 ist der Rheinhafen Krefeld seit vielen Jahren der viertgrößte öffentliche Binnenhafen in Nordrhein-Westfalen.

Lage und Objektgeometrie

Die hier verzeichnete Lage des Krefelder Rheinhafens orientiert sich an dessen erster Ausbaustufe, wie diese sich deutlich in den topographischen Karten *TK 1936-1945* darstellt (vgl. Kartenansicht): Das rund 1.700 Meter lange Hafenbecken endete seinerzeit noch mit dem „Osthafen“. Die hiesige Geometrie umfasst einzig die Wasserfläche und nicht die umgebende Infrastruktur des Hafens mit Wegen, Bahngleisen, Betriebsgebäuden usw.
Der vormalige Baggersee bei Gellep ist 1936/45 noch nicht mit dem heutigen „Wendebecken“ überbaut, das mittlerweile die Wasserfläche des Hafens nach knapp 3.500 Metern Strecke ab der Einfahrt begrenzt.

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2021)

Quellen

- Freundliche Hinweise und Ergänzungen von Herrn Edgar Droste-Orlowski, Uerdingen, 2021.

- *„Der neue Rheinhafen in Crefeld“*, in: Deutsche Bauzeitung, XL. Jahrg. No. 63 vom 8. August 1906, S. 427-429 (Sammlung Herr Droste-Orlowski).
- *„Der Rheinhafen Krefeld“*, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, XXVI. Jahrgang 1906, Nr. 55, S. 351-352 (Digitalisat unter digital.zlb.de, abgerufen 23.02.2021)

Internet

rheinhafen-krefeld.de: Hafen Krefeld GmbH & Co. KG (abgerufen 11.02.2021)
www.horst-peterburs.de: Private Seite zur Rheinstadt Uerdingen – Rheinhafen, mit einer umfassenden Chronologie und einer Galerie historischer Aufnahmen (abgerufen 11.02.2021)
www.wz.de: *„Wie Linn zu Krefeld kam. Die Seidenstadt brauchte Platz für neue krisensichere Industrie. Dazu baute sie den Hafen.“* (Text Egon Traxler, Westdeutsche Zeitung vom 07.04.2011, abgerufen 11.02.2021)
de.wikipedia.org: Rheinhafen Krefeld (abgerufen 11.02.2021)
www.rheinische-geschichte.lvr.de: Stadt Krefeld (abgerufen 11.02.2021)
www.rheinische-industriekultur.com: Krefelder Industriehafen Uerdingen (Text Walter Buschmann mit Bildergalerie, und weitere Objekte im Portal Rheinische Industriekultur, abgerufen 12.02.2021)
dewiki.de: Liste der Truppenteile der Pioniertruppe des Heeres der Bundeswehr (abgerufen 23.02.2021)
lokalklick.eu: Krefeld Impressionen, Besuch bei den ‚Flupis‘ (Online Zeitung Rhein-Ruhr vom 12.07.2020, abgerufen 23.02.2021)

Literatur

Abel, Dietmar / Stadt Krefeld (Hrsg.) (2006): 100 Jahre Rheinhafen Krefeld, 1906-2006. (Niederrheinische Regionalkunde, 9.) Krefeld.

Fabricius, Wilhelm (1898): Erläuterungen zum geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz. (2 Bände, Nachdruck 1965). Bonn.

Frankewitz, Stefan (2007): Landesburgen, Burgen, Schlösser und Feste Häuser bis 1500 im Spiegel der Schriftzeugnisse. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, IV.12.) Bonn.

Janssen, Wilhelm (2008): Die Entwicklung des Territoriums Kurköln. Rheinisches Erzstift. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, V. 14-15.) Köln.

Kunz, Andreas (2006): Gütertransport und Güterumschlag auf dem Rhein. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, VII.14-15.) Bonn.

Pfeiffer, Friedrich (2000): Transitzölle 1000-1500. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, VII.10.) Köln.

Rheinhafen Krefeld

Schlagwörter: Binnenhafen, Terminal (Bauwerk), Drehbrücke, Eisenbahnstrecke, Bahnanlage, Kran (Hebezeug), Militärische Anlage

Straße / Hausnummer: Hafenstraße

Ort: 47809 Krefeld - Uerdingen / Linn / Gellep-Stratum

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos

Historischer Zeitraum: Beginn 1903 bis 1906

Koordinate WGS84: 51° 20 32,21 N: 6° 39 52,89 O / 51,34228°N: 6,66469°O

Koordinate UTM: 32.337.350,83 m: 5.690.477,94 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.546.358,78 m: 5.689.935,32 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Rheinhafen Krefeld“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-328356 (Abgerufen: 3. November 2026)

Copyright © **LVR**