

Man muss nicht schon fünfzig Jahre oder mehr in Düsseldorf leben, um zu ahnen, dass der heutige Hafen weder in seiner Anlage, noch in seiner Nutzung durch die Binnenschifffahrt seiner Bedeutung zu Zeiten seiner Entstehung am Ende des 19. Jahrhunderts ähnelt. Ältere Düsseldorfer werden sich erinnern, dass die Hafenanlage nicht nur aus den Becken auf der Lausward bestanden, sondern aus den Kaden entlang des linken Rheinufer bis über die Oberkasseler Brücke hinaus. Ein Hafenbecken aus dieser rund hundertjährigen Blütephase ist ganz verschwunden: der Berger Hafen – an seiner Stelle erhebt sich der Rheinturm mit dem Landtag und dem WDR-Gebäude in dessen Schatten. Spätestens mit dem Zuschütten des Berger Hafens änderte sich der Charakter des Düsseldorfer Hafens vollständig.



*Der ehemalige Berger Hafen auf einer Postkarte von  
1921 – Blick in Richtung Altstadt*

Dass zum Ende des 19. Jahrhunderts überhaupt ein echter Handelshafen in Düsseldorf entstand, hat im Wesentlichen damit zu tun, dass Mainz und Köln das Privileg des sogenannten **Stapelrechts** verloren. Nach diesem Recht waren alle durchziehenden Händler gezwungen, ihre Waren über einen gewissen Zeitraum in der jeweiligen Stadt zu lagern und anzubieten. Dem konnten sie sich nur durch Zahlung einer Steuer entziehen. Städte mit Stapelrecht an Flüssen entwickelte sich so seit dem 16. Jahrhundert beinahe automatisch zu bedeutenden Hafenstädte – dies galt am Rhein besonders für Mainz und Köln. Mit der preußischen Zollunion von 1834 verloren diese Städte ihr Privileg, und der Handel entlang des Rheins verteilte sich stärker auf Orte wie Wesel, Duisburg, Neuss und Düsseldorf. Nur hatte Düsseldorf zu jener Zeit überhaupt keinen Hafen – denn damit meinte man seinerzeit vor allem Sicherheitshäfen („safe haven“), in denen Handelskähne vor Hochwasser und Eisgang geschützt ankern konnte. Waren wurde an Kais umgeschlagen, also befestigten Ufern, zu denen Straßen führten.

## **Ein richtiger Hafen für die Stadt**

Als ab etwa 1850 durch die beginnende Dampfschifffahrt der Handel auf dem Rhein drastisch anwuchs, wollten die Düsseldorfer Stadtväter die örtliche Wirtschaft davon profitieren lassen. Aber erst 1889 entschied man im Rat, einen Hafen mit insgesamt vier Becken im Bereich der Carl-Theodor-Insel (der heutigen Lausward) anzulegen. Zuvor hatte es nur einen kleinen Sicherheitshafen ungefähr da gegeben, wo heute die Rampe der Oberkasseler Brücke zwischen Kunstakademie und Tonhalle steht – er wurde im Zuge der Bauarbeiten dieser

Brücke um 1909 herum zugeschüttet. Nur kurze Zeit existierte der sogenannte „Alte Hafen“ am südlichen Rand der Altstadt. Dafür wurde aber das untere Rheinwerft kräftig als Umschlagplatz genutzt.

Übrigens: Der irisch-stämmige Ingenieur und Unternehmer **W. T. Mulvany**, hatte vorgeschlagen, einen Kanal quer durch die rechtsrheinische Halbinsel, auf der Ober- und Niederkassel, Lörick und Heerdt liegen durchzustechen, um den eigentlichen Flusslauf als Sicherheits- und Handelshafen zu nutzen. Eine verrückte, leicht genialische Idee, die aber bei den Stadtvätern keinen Anklang fand.



*Als das untere Rheinwerft noch zum Düsseldorfer Hafen zählte (ca. 1925 – Foto: bilderbuch-duesseldorf.de)*

So sehr der **Düsseldorfer Hafen** nach dem zweiten Weltkrieg synchron mit dem Wirtschaftswunder boomte, so sehr litt er auch unter den vielen wirtschaftlichen Veränderungen in den Sechzigerjahren. Ab etwa 1960 stagnierte das Volumen der umgeschlagenen Güter, und spätestens ab 1970 war er schlicht überdimensioniert. Zumal man ihn bei schon sinkenden Zahlen um zwei Becken erweitert hatte. Immerhin gilt der der Düsseldorfer Hafen als einer der ersten Binnenhäfen mit einem Container-Terminal – eine Folge der von Beginn an perfekten Erschließung mit Gleisanlagen.

## Die große Umgestaltung

Im Jahr 1976 beschloss dann der Rat der Stadt auf Basis eines Gutachtens insgesamt 19 Hektar Hafensfläche umzuwidmen – dies auch schon im Hinblick auf eine vollständige Umgestaltung des Rheinufer unterhalb der Düsseldorfer Altstadt. Im ersten Schritt betraf das vor allem den Berger Hafen mit seiner Einfahrt von Norden her. Der war mit einer schmalen Landzunge vom Rhein getrennt, auf der bis an die Spitze Lager- und Verwaltungsgebäude standen, bis fast unter die im Oktober 1969 eröffnete Rheinkniebrücke. Zu dieser Zeit verlief die Bundesstraße B1 noch entlang des Ufers oberirdisch; eine Stahlhochstraße überbrückte das kleine Industriegebiet an der Stelle, an der heute das Hochhaus namens „Stadttor“ steht.



*Das berühmte Rheinpanorama Düsseldorfs mit*

*Oberkasseler und Kniebrücke sowie dem Rheinturm*

Nachdem die Gebäude abgerissen und das Hafenbecken zugeschüttet waren, begann der Bau des Rheinturms, des WDR-Gebäudes und etwas später des neuen Landtags. Aus der ehemaligen Einfahrt wurde die heute sogenannte „Apollo-Wiese“. So entstand das heutige Rheinpanorama, das optische Ensemble aus Brücke und Turm, das inzwischen weltweit als DAS Bild Düsseldorfs gilt. Der ehemalige Zollhafen wurde zur Marina, an dessen Ufer und um den ehemaligen Handelshafen herum der **Medienhafen** mit seinen vielen spannenden Neubauten – u.a. mit den inzwischen ebenfalls weltberühmten Gehry-Bauten. Nur die **Wache der Wasserschutzpolizei** an der Einfahrt zum Handelshafen, den Holzhäfen und dem Verkehrshafen, die in den Sechzigerjahren erbaut wurde, blieb unverändert.

## Die Veränderungen gehen weiter



*So sieht es heute auf dem zugeschütteten Berger  
Hafen aus (Foto: Land NRW / R. Teller)*

Natürlich änderte sich damit der Charakter des Düsseldorfer Hafengeländes radikal. Viele alte Speicher, Fabriken und Hallen verschwanden, und die eigentliche Funktion als Hafen für den Frachtverkehr verlagerte sich vollständig hin zu den neuen Hafenbecken I und II im Südwesten. Die altherwürdige Plange-Mühle wurde zu einem Bürogebäude umgewidmet, in dem u.a. JKP, die Plattenfirma der Toten Hosen lange ihren Firmensitz hatte. Aber die Veränderungen sind noch lange nicht an ihr Ende gelangt. Inzwischen beginnt die komplette Neugestaltung des Holzhafens an der Bremer Straße, die das Bild des Düsseldorfer Hafens noch einmal deutlich verändern wird.