

Damit es klar ist: In Köln gab es **den allerersten Hafen am Rhein**, damit ist die Domstadt die Mutter aller Häfen am Rhein. Bei Ausgrabungen im Zuge des Stadtbahnausbaus fand man 2008 jede Menge Reste einer Hafenanlage aus dem 1. Jahrhundert, einer Zeit, in der es außer der Colonia Agrippina oberhalb der Mainmündung so gut wie keine andere Stadt direkt am Fluss gab. Dieser erste Hafen begründete die jahrhundertelange Geschichte Kölns als Handelsmetropole und führte dazu, dass immer wieder neue Häfen angelegt wurden. Aktuell zählt man zwischen Worringen und Godorf zehn Handels- und Sporthäfen sowie ein gutes Dutzend Anlegestellen und Verladestationen, wobei über die Jahrhunderte immer wieder bestehende Hafenbecken und Kaimauern aufgegeben und neue gebaut wurden. Die besondere Lage der Stadt bringt es aber mit sich, dass Köln nicht über den größten Binnenhafen des Landes verfügt – diese Ehre gebührt seit Langem Duisburg-Ruhrort.



Übersicht: Alle Kölner Häfen, Anlegestellen und Verladestationen

Aktuell verwaltet die **Häfen und Güterverkehr Köln AG (HKG)** sechs dieser Häfen: Niehl I und II, den Mülheimer Hafen, den Hafen Deutz, den Rheinauhafen und den Godorfer Hafen. Eine Eigenart der Kölner Hafenstruktur ist, dass jede dieser Anlage auf eine bestimmte Art Güter bzw. auf eine bestimmte Aufgabe spezialisiert ist. Das liegt nur nicht für Niehl I, den flächenmäßig größten Hafen, in dem – ähnlich wie in Duisburg, Düsseldorf und Köln alle möglichen Dinge geladen und gelöscht werden. Niehl II wird auch „Ölhafen“ genannt, obwohl sich hier auch die Verladeanlagen der benachbarten Ford-Werke befinden.



Luftbild des Mülheimer Hafens (Quelle: Wikimedia)

Eine bewegte Geschichte hat der Mülheimer Hafen hinter sich, der über viele Jahrzehnte ganz der rechtsrheinischen Schwerindustrie zugeordnet war, inzwischen aber keine Anlagen für den Güterumschlag mehr besitzt. Der aus der TV-Serie „**Die Anrheiner**“ bekannte Hafen bietet dafür Binnenschiffen eine ausgefeilte Infrastruktur für Reparaturen und Wartung. Aber auch das könnte bald Geschichte sein, weil das Gelände nach und nach umgewidmet wird und Freizeit- und Wohneinrichtungen entstanden sind und weiter entstehen. Ein ähnliches Schicksal droht auch dem Deutzer Hafen, der vor allem der nahegelegenen Eilmühle (gehört zu den Kampffmeyer Mühlen) als Umschlagplatz für Getreide und Mehl sowie verschiedene Güter ähnlicher Konsistenz dient.



Der Kölner Rheinauhafen im Jahr 1898

Über den zentrumsnahen Rheinauhafen war hier bereits zweimal die Rede; dieser Hafen hat die große Umwandlung bereits hinter sich. Das Becken dient als Marina, wo früher die Schuppen und sonstigen Hafengebäude standen, erheben sich die berühmten Kranhäuser mit hochwertigen Wohnungen und Büros. Um die Liegeplätze an der dem Rhein zugewandten Kade gab es im Frühjahr dieses Jahres eine Menge Ärger; inzwischen bemüht sich die Kölner Stadtverwaltung um die Vermittlung zwischen der HKG und den erbosten Binnenschiffern, die mangels Pollern und Ringen hier nicht mehr festmachen können. Solche Probleme haben Besitzer von Sportbooten in der Region Köln nicht, die immerhin zwischen sieben Häfen für ihre Schiffe wählen können.

Zusammengerechnet teilt sich Köln beim Güterumschlag den zweiten Platz in der Bundesrepublik übrigens mit Hamburg, dessen Binnenhafenbereich etwa auf dieselben Werte kommt. Deutlich mehr wird in Duisburg umgeschlagen, und die Neuss-Düsseldorfer Häfen kommen mit nicht allzu großem Abstand auf Platz 4. Der wirtschaftliche Erfolg der Kölner Häfen hat aber zwischen dem Beginn des 20. Jahrhunderts und heute immer stark geschwankt, weil die einzelnen Häfen oft überwiegend von nur einem oder zwei großen Unternehmen abhängig waren; wurde ein Werk geschlossen, schlug sich das sofort auf den Umschlag im jeweiligen Hafen nieder. Das betraf vor allem die rechtsrheinischen Häfen. Die linksrheinischen Häfen auf dem Kölner Stadtgebiet haben dagegen über Jahrhunderte vom sogenannte „Stapelrecht“ profitiert. Händler, die an der Stadt vorbeifahren wollten, mussten entweder Zoll zahlen oder aber ihre Ladung für eine festgelegte Zeit zu vorgeschriebenen Preisen vor Ort anbieten. Dieses Privileg war es, dass Köln über fast ein Jahrtausend so groß und reich bleiben ließ.

[Foto „Luftbild Mülheimer Hafen“ – Neuwieser via Wikimedia unter der CC-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 generisch“]