

Lünens Tor zur Welt – international und leistungsstark

Der Stadthafen: Standort für Recycling – Umschlagplatz für schwere Güter und manche Überraschung



Der Stadthafen, Lünens Verbindung zu den großen europäischen Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, feiert in zwei Jahren sein 90-jähriges Bestehen.



Der Stadthafen Lünen verfügt bei einer Gesamtfläche von 230.000 Quadratmetern über eine nutzbare Freilagerfläche von 79.000 Quadratmetern.

Lünen hat einen Stadthafen, aber wer die Begriffe umdreht, wird wohl belächelt. Kaum jemand würde behaupten, Lünen sei eine Hafenstadt. Die Frage sei erlaubt. Warum eigentlich nicht, zumal es neben dem Stadthafen noch den Stummhafen und den Shell-Hafen gibt? Zugegeben – da liegt er eher ein wenig eingezwängt zwischen B54, dem Datteln-Hamm-Kanal und dem Gewerbegebiet, aber schließlich darf er guten Gewissens von sich behaupten, er sei ein Tor zur Welt. Überhaupt lohnt sich ein näheres Hinsehen, denn der Hafen spiegelt auch die Geschichte einer Region wider. Von Lünen zu den großen Häfen Europas nach Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und zurück – dies ist Alltag für viele Binnenschiffer. Die Routen sind über Jahrzehnte die gleichen geblieben, aber sonst hat sich so ziemlich alles gewandelt. Welche Jahreszahlen bleiben im Gedächtnis? Wer sich auskennt mit den Daten der lokalen Geschichte, der wird das Jahr 2004 vormerken. Dann feiert der Hafen sein 90-jähriges Bestehen. Im Jahr 1914 fertiggestellt, diente er über Jahrzehnte als Umschlagplatz für Stahl und Kohle, Ausweis der industriellen Produktivität im Ruhrgebiet. Als im Jahr 1967 aus dem Hafen eine ‚Tochter‘ der Stadtwerke wurde, nistete sich langsam schleichend der bedrohliche Begriff ‚Zechensterben‘ im allgemeinen Wortschatz ein. Dass man Abfall und Reststoffe wieder verwerten, die Umwelt schonen und damit auch noch Geld verdienen kann, kam damals noch niemandem in den Sinn. Und doch wurde gerade diese Entwicklung wegweisend für den Lünen Hafen, sicherte seinen Bestand und wohl auch seine Zukunft. Seit 1994 ist der Hafen ein ausgewiesener Recyclingstandort mit zurzeit 164 genehmigten Abfallarten, die hier umgeschlagen, gelagert, verwertet und entsorgt werden. Das klingt zuerst nach Schmutz, aber ersetzt man Abfall durch Güter der Kreislaufwirtschaft und Wiederverwertung, wird klar: Es sind oft Produkte, die mit viel Aufwand und hohem technologischen Know-how aufbereitet werden. Beispiel: Flugasche, früher ein Stoff, der arglos und ungefiltert aus den Schornsteinen der Kraftwerke in die Atmosphäre gepustet wurde. „Heute findet er nach der richtigen Aufbereitung unter anderem in der Zementindustrie Verwendung und so kommt der Stoff letztlich beim Hausbau zum Einsatz.“, verdeutlicht Rudi M. Freund, Betriebsleiter des Stadthafens Lünen,

einen dieser überraschenden Pfade, den die Wiederverwertung einschlägt. Aber der Hafen ist nicht nur Umschlagplatz für Güter der Kreislaufwirtschaft und der Wiederverwertung. Auf einer Gesamtfläche von 230.000 Quadratmetern können schwere Güter wie Eisen, Stahl, Walzdraht, Importkohle und Baustoffe in großen Mengen gelagert werden. Und auch hier gibt es manche Überraschung. Denn wer weiß schon, dass über den Lüner Hafen ein Teil der Nahrungsmittelhilfe für die Katastrophengebiete dieser Welt abläuft? Hier wird Getreide, vorzugsweise Weizen und Gerste, gelagert und nach einer verbindlichen Wertfeststellung auf die Schiffe verladen. Nach schwierigen Zeiten ist Betriebsleiter Rudi M. Freund optimistisch, wenn er die Zukunftschancen der Häfen abwägen soll: „Zurzeit haben wir 43 Beschäftigte, die direkt beim Hafen arbeiten. Zählt man aber die kooperierenden Betriebe wie zum Beispiel den Recycling Park dazu, sind es mehr als 200 Beschäftigte.“ Als wichtiger Teil der gesamten Infrastruktur belebt der Hafen natürlich auch den Lüner Arbeitsmarkt mit Aufträgen für Speditionsunternehmen und die ortsansässigen Handwerksbetriebe. Die Konkurrenzfähigkeit des Lüner Stadthafens dürfte einen weiteren Schub bekommen, wenn die Ausbauarbeiten des Datteln-Hamm-Kanals im Jahr 2005 abgeschlossen sind. Die Tauchtiefe wird um 30 Zentimeter von 2,50 auf 2,80 erweitert und die Fahrwasserbreite wird um neun Meter von jetzt 33 auf 42 Meter vergrößert. Folglich können dann größere Schiffe den Datteln-Hamm-Kanal befahren. Ist der Verkehr zurzeit noch auf eine Ladekapazität von rund 1350 Tonnen beschränkt, öffnet sich der Kanal nach dem Ausbau für Europaschiffe mit einem Fassungsvermögen von rund 1700 Tonnen. „Erstmals werden aber auch Schubverbände von rund 185 Metern Länge und einer Ladung von rund 4000 Tonnen den Datteln-Hamm-Kanal nutzen können.“, ist Rudi M. Freund zuversichtlich, dass mit dieser Kapazitätssteigerung der Schifffahrtsverkehr auf dem Datteln-Hamm-Kanal noch kostengünstiger wirtschaften kann. Aber eigentlich träumt jeder Betriebsleiter eines Binnenhafens von holländischen Verhältnisse. „Wenn Sie in die Niederlande schauen, dann werden so ziemlich alle Warentransporte auf Strecken, die länger als 40 Kilometer sind, auf dem Wasserweg bewältigt.“, so Rudi M. Freund, der natürlich auch weiß, dass die Bundesrepublik aufgrund ihrer Infrastruktur eine solche Bilanz wohl nie aufweisen wird. Ökologisch sinnvoll wäre sie allemal, denn längst ist bekannt, dass die Binnenschifffahrt das energiesparendste und mithin umweltfreundlichste Transportmittel darstellt. Ein Vergleich macht das deutlich: Während ein PS Zug- und Schubkraft auf der Straße gerade mal 150 Kilogramm und auf der Schiene 500 Kilogramm bewegt, bringt die gleiche Energiemenge in der Binnenschifffahrt 4000 Kilogramm voran. Der Lüner Hafen scheint jedenfalls für die Zukunftsaufgaben gerüstet und deshalb hat er auch Grund zum Feiern. „Ich denke, nächstes Jahr werden wir wieder ein Hafenkonzert organisieren.“, kündigt Rudi M. Freund an. Vielleicht verlässt der eine oder andere das Konzert dann ja mit dem Gedanken: „Na, eigentlich ist Lünen auch ein bisschen eine Hafenstadt.“