

DUISBURG

Verkehrskreuz Niederrhein - Ruhr

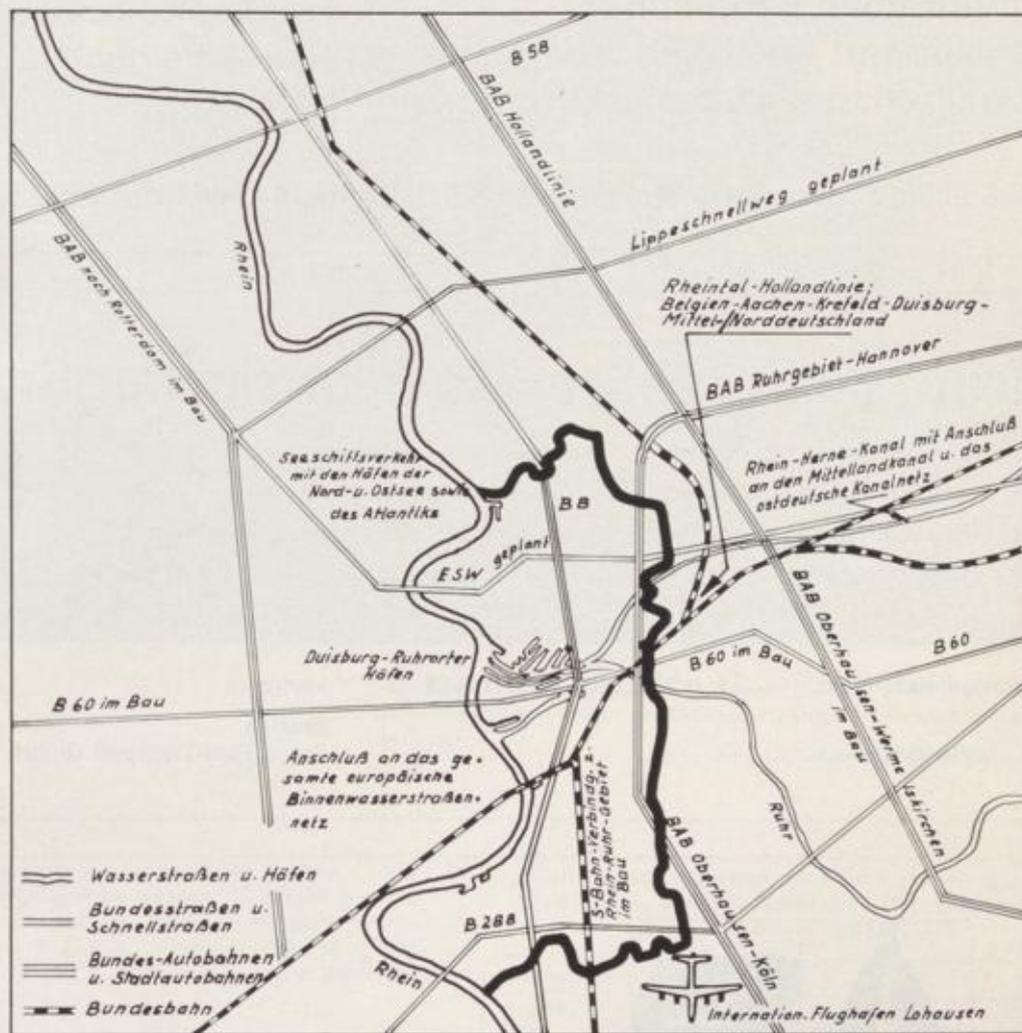
Dr. Hans-Peter Martin,
Geschäftsführer d. Niederrheinischen Industrie- u. Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg

Leistungsfähige Verkehrswege sind schon immer maßgebende Determinanten für die Standortbildung und die Entwicklung von Handel und Industrie gewesen. Große Wirtschaftszentren des Mittelalters haben sich vor allem an Plätzen gebildet, die sich der Gunst des Wassertransportes erfreuten. Das Wasserstraßennetz ergänzende, teilweise auch konkurrierende Funktionen übernahmen später die Eisenbahnen. Heute sind es insbesondere Straßen, die den wirtschaftlichen Fortschritt selbst in periphere Gebiete tragen. Wachsende Bedeutung als Standortfaktor haben zudem die Pipelines.

So haben bedeutende Industriezweige im Stadtgebiet ihren Transportkostenminimalpunkt. Das gilt beispielsweise für die sehr transportkostenabhängige Eisen- und Stahlindustrie, die sich aus dem Revier immer mehr zum Rhein orientiert. Auch die auf rasche, qualitativ hochwertige Verkehrsbedienung angewiesene verarbeitende Industrie findet in Duisburg einen hervorragenden Standort für den Gemeinsamen Markt und den Übersee-Export.

Drehscheibe der Schifffahrt

Der für Duisburg wichtigste Verkehrsträger ist die Schif-



Duisburg
Verkehrskreuz
Niederrhein-Ruhr

Duisburg ist ein Knotenpunkt für sämtliche Verkehrsträger, die unsere arbeitsteilige Wirtschaft benötigt. Wasserstraßen für Binnen- und Küstenschifffahrt, Hauptisenbahnlinien, Rohrleitungen, Autobahnen und wichtige Bundesstraßen treffen hier zusammen. Starke Verkehrsströme beginnen und enden oder werden in der Stadt von einem auf das andere Verkehrsmittel umgeschlagen. Verkehrsrelationen sind insbesondere das Rheintal von den Beneluxhäfen bis zur Schweiz und das Ruhrgebiet im Osten bzw. die Zentren des linken Niederrheins im Westen.

Die günstige verkehrsgeographische Lage beinhaltet entsprechend niedrige Transportkosten im Verkehr mit den Bezugs- und Absatzbereichen der Duisburger Wirtschaft.

fahrt. Das Stadtgebiet umfaßt den größten europäischen Binnenhafen. In Duisburg mündet die schiffbare Ruhr in den Rhein. In einem Hafenbecken beginnt der Rhein-Herne-Kanal, der die Stadt mit dem gesamten Ruhrgebiet und dem nordwestdeutschen Kanalnetz verbindet. Die Länge der Duisburger Rheinreederei beträgt mehr als dreißig Kilometer.

Vor über 250 Jahren – 1966 war das Hafenjubiläum – begann die Geschichte der Duisburger Häfen. Am Anfang stand ein bescheidener Umschlagsplatz an einem alten Ruhrarm. Der eigentliche Aufstieg setzte mit dem Aufkommen des Dampfschiffes sowie mit Massenförderung und -verbrauch von Steinkohle im Zuge der Industrialisierung

G. SCHARRER, DUISBURG

Spedition · Schifffahrt · Reederei-Agenturen · LKW-Transporte · Lagerung · Hafenumschlag



RAAB KARCHER REEDEREI GMBH

Schifffahrt und Spedition
Seeschifffahrt und Befrachtung
Spezialtransporte flüssiger Produkte

Transporte fester Güter
aller Art einschließlich
Schwergut

41 DUISBURG-RUHRORT, Vinckeweg 20, Tel.-Sa. Nr. 83021, Drahtwort raabkarcher, Fernschreiber 0855832

Rhein-, Maas- u. See-Schiffahrtskontor GmbH.

Rheinschifffahrt	mit Motorschiffen, Schlepp- und Schubverbänden
Kanalschifffahrt	besonders nach und von Belgien und Frankreich
Rhein-See-Schifffahrt	nach und von Skandinavien, England und Atlantikküste
Küsten- u. See-Schifffahrt	nach und von Nord- und Ostsee, Atlantikküste und Mittelmeer sowie in jeglicher Befrachtung

Ludwigshafen/Rhein

Duisburg-Ruhrort

Hamburg

Vallendar/Rhein

Bremen

See- u. Fluß-Transport GmbH.



Reederei, Spedition, Lagerung,
Baustoffhandel, Küstenschifffahrt,
Kiesbaggerei, Umschlag.

LEHNKERING AKTIENGESELLSCHAFT

Duisburg, Dortmund, Emden, Köln,
Herne, Mannheim, Münster, Peine,
Wilhelmshaven, Antwerpen, Basel,
Rotterdam



Teilansicht der Duisburger Häfen am Steiger „Schifferbörse“. Im Hintergrund die Friedrich-Ebert-Brücke, die Duisburg-Ruhrort mit dem linken Niederrhein verbindet.

Foto: Presse- und Werbeamt der Stadt Duisburg

des Ruhrgebietes ein. Im Laufe der Jahre mußten immer neue Hafenanlagen geschaffen werden. 1875 schlugen die Häfen rund 3 Mill. t Güter um. Zehn Jahre später waren es bereits mehr als 6 Mill. t. Im Jahre 1900 stieg der Güterumschlag auf 13 Mill. t und bis zum ersten Weltkrieg auf insgesamt 30 Mill. t.

Seither befinden sich die Häfen in einem anhaltenden Prozeß struktureller Veränderungen, der insbesondere durch den stark rückläufigen Kohlenumschlag gekennzeichnet ist. Schon mit der Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals entfiel ein wesentlicher Teil des Umschlags fester Brennstoffe. Hinzu kamen nach dem zweiten Weltkrieg die Auswirkungen der Substitution von Kohle durch Erdöl und Erdgas bei der Energieversorgung.

Die Häfen paßten sich dieser Entwicklung erfolgreich an. Sie modernisierten ihre Lade- und Löscheinrichtungen. Erze für die sich am Rhein konzentrierende Eisen- und Stahlindustrie, Eisen und Stahl, Rohöl und Mineralölprodukte, Abbrände der chemischen Industrie sowie Baustoffe ersetzen die Kohle als Hauptumschlaggut.

Anteil wichtiger Gütergruppen (in v. H.) am Gesamtumschlag der Duisburg-Ruhrorter Häfen 1926 und 1966 (ohne Duisburger Werkhäfen)

Gütergruppe	1926	1966
Kohle	83,6	18,0
Erz	6,4	27,9
Eisen und Stahl	3,8	8,8
Getreide, Nahrungsmittel	1,6	2,0
Schrott	0,5	2,2
Mineralöl	0,4	24,8
Sonstige	3,7	16,3
Insgesamt	100,0	100,0

Der Gesamtumschlag der öffentlichen Duisburg-Ruhrorter Häfen AG und der privaten Werkhäfen im Stadtgebiet erreichte im Jahre 1967 mit 34,9 Mill. t ein neues Rekordergebnis. Diese Leistung ist einmalig im Vergleich mit allen kontinentalen Binnenhäfen. Sie reicht selbst an die Umschlagsergebnisse des größten deutschen Seehafens Ham-



burg heran. Allein in einem einzigen Duisburger Werks-
hafen, dem Hafen Schwelgern der August Thyssen-Hütte,
wurden 1967 9,1 Mill. t umgeschlagen. Das entspricht etwa
dem Jahresumschlag des Seehafens Emden. Der Anteil
Duisburgs am Gesamtumschlag aller deutschen Binnen-
häfen beträgt 11,7 %.

Güterumschlag der Duisburger Häfen 1967

Hafen/Umschlagstelle	Umschlag in 1000 t	Güterarten
Ruhrorter Häfen	12 439	Kohlen, Erze, Eisen, Mineralöl, Kies/Sand, Schrott, Düngemittel
Duisburger Häfen	4 459	Getreide, Nahrungs- mittel, Salz, Mineralöl, Kies/Sand, NE-Metalle
Hochfelder Häfen	877	Kies/Sand, Mineralöl, Eisen, Schwefelkies
Öffentl. Häfen insges.	17 775	
Schwelgern (Gemein- schaftsbetrieb Eisen- bahn und Häfen)	9 107	Erze, Kohlen, Eisen, Schlackensand
Duisburger Kupferhütte	4 095	Erze, Eisen, Salz, NE-Metalle, Hütten- sand, Mineralöl
Mannesmann AG, Huckingen	3 132	Erze, Eisen, Schlacken- sand
Berzelius Metallhütten GmbH	258	Erze, NE-Metalle, Mineralöl
Niederrheinische Hütte	213	Eisen
Rütgerswerke AG	168	
Ruhr-Schwefelsäure GmbH, Werk Curtius	97	Schwefelsäure
Aral AG, Wanheim	90	Mineralöl
Private Häfen insges.	17 160	
Duisburger Häfen insg.	34 935	

Der Hafenplatz Duisburg erhält seine besondere Attraktivität durch die ansässigen Schiffs-, Umschlags-, Lagerei- und Speditionsunternehmen, durch die Werften, die Schiffsverkehrsbehörden, sowie die sonstigen Institutionen, die sich um die Förderung des Wasserstraßenverkehrs bemühen. Etwa dreißig Reedereien und der Schifferbetriebsverband Jus et Justitia, dem die meisten am Rhein beheimateten deutschen Partikuliere angehören, haben ihren Hauptsitz in Duisburg. Darüber hinaus unterhalten wohl alle bedeutenden Binnenschiffverkehrsunternehmen des Bundesgebietes und der übrigen Rheinuferstaaten Niederlassungen in Duisburg. Von den deutschen Binnenschiffswerften im Rheinstromgebiet haben dreizehn, das ist ein Drittel, ihre Produktionsstätten in den Ruhrorter Häfen. In Duisburg sind ferner eine Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung, die der Schifffahrt besonders verbundene Niederrheinische Industrie- und Handelskammer, die verschiedenen Verbände und Sekretariate der nationalen und internationalen Rheinschifffahrt, insbesondere der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen, die Schifferbörse und die Niederrhein-Kommission ansässig.

Das alles wäre jedoch nicht denkbar ohne den Rhein, die große Verkehrsachse Europas. Der Strom ist das Bindeglied zwischen Duisburg und den leistungsfähigen Seehäfen in Belgien und Holland. Er ermöglicht erst den intensiven Gütertausch mit niedrigen Transportkosten zwischen Küste und Hinterland, der Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit eines großen Teils der Duisburger



Der bereits fertiggestellte 5,3 km lange Abschnitt der Nord-Süd-Straße mit der Berliner Brücke über Ruhr und Häfen. In der Bildmitte rechts der Duisburger Hauptbahnhof, später auch Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn und Stadtbahn.

Foto: Presse- u. Werbeamt der Stadt Duisburg - Freig.: Reg.-Präs. Düsseldorf 19/751

Wirtschaft ist. Der Strom ist ferner Duisburgs direkter Zugang zu allen europäischen Häfen. Von Duisburg geht ein dichtes Liniennetz der im unmittelbaren Rhein-See-Verkehr tätigen Reedereien aus. Der Strom ist aber auch Träger eines starken Binnenschiffsverkehrs zwischen der Stadt und Süddeutschland, der Schweiz, Italien und Frankreich.

Knotenpunkt des Schienenverkehrs

Über der Bedeutung Duisburgs als Hafenplatz darf seine Stellung im Eisenbahnverkehr nicht vergessen werden. In Duisburg selbst bzw. in unmittelbarer Nähe der Stadt kreuzen sich die internationalen Rheintaleisenbahnlinie und die West-Osteisenbahnverbindung von Frankreich/Belgien über Aachen und Krefeld in das Ruhrgebiet und nach Nord- und Mitteldeutschland. Im Duisburger Hauptbahnhof halten täglich ca. 460 Reisezüge. Hier wurden 1967 rund 3,4 Mill. Fahrkarten an Bundesbahnreisende verkauft. Das Beförderungsvolumen im Wagenladungsverkehr belief sich 1966 auf insgesamt 15 Mill. t. Davon entfielen 9,3 Mill. t auf den Empfang und 5,7 Mill. t auf den Versand. Dieses Ergebnis entspricht einem Anteil am gesamten DB-Wagenladungsumschlag von 5,2%. Damit steht Duisburg neben Dortmund und Oberhausen an der Spitze der nordrhein-westfälischen Städte im Eisenbahngüterverkehr, was nicht zuletzt die Notwendigkeit und die Existenzberechtigung der beiden sich ergänzenden Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Eisenbahn unterstreicht.

Das Zusammenwirken von Binnenschifffahrt und Eisenbahn findet in Duisburg seinen besonderen Ausdruck in dem privaten „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“, der außer dem Werks- und Seehafen Schwelgern 500 km Gleise zwischen Duisburg-Ruhrort und Dinslaken betreibt. Angeschlossen sind mehrere Zechen, Eisenhüttenwerke, chemische Betriebe usw. Dieses Unternehmen befördert jährlich etwa doppelt soviel Güter wie die Schweizerischen Bundesbahnen und ebensoviel Güter wie die Belgischen Eisenbahnen.

Duisburg ist für die Deutsche Bundesbahn aber nicht nur als Platz für den massenhaften Güterverkehr interessant. Die Stadt wird auch in das im Ausbau befindliche Containernetz der DB einbezogen. Ein entsprechender Großumschlagsplatz (Terminal) soll noch 1968 in Duisburg-Hochfeld in Betrieb genommen werden. Die Anlagen entstehen auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes für Dampflokomotiven an der Kruppenhakstraße. Neben einem schienengebundenen Portalkran (Spannweite 20 m, Kantenlänge 120 m) werden u. a. bewegliche Rampen für den Huckepackverkehr eingerichtet. Für die Wahl Duisburgs waren die vorteilhafte Anbindung des Hauptbahnhofs an das Eil- und Schnellgüterzugnetz der DB und die leistungsfähigen innerstädtischen und überörtlichen Straßen mitentscheidend. Sicherlich wird ein Container-Terminal neue Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und für den Eisenbahngüterverkehr bringen.

Im Juli 1968 wurde zudem mit dem Bau des von der DB und dem Land Nordrhein-Westfalen projektierten Schnellbahnnetzes für das Ruhrgebiet begonnen. Ziel dieses Projektes ist insbesondere eine größere Mobilität der Arbeitskräfte.* In der ersten Stufe ist der viergleisige Ausbau der Strecke Duisburg-Essen mit Anschluß Mülheim (R)-Oberhausen vorgesehen. Der S-Bahnverkehr zwischen Duisburg und Essen soll 1972 aufgenommen werden. Ferner sieht die Ausbaustufe 1 die Verbindung zwischen Düsseldorf und Duisburg vor. Der Duisburger Hauptbahnhof soll, wie im ersten Ausführungsvertrag festgelegt wurde, zu einem Verknüpfungspunkt zwischen der S-Bahn und der in Ergänzung dazu geplanten Stadtbahn der öffentlichen Personennahverkehrsbetriebe werden.

Bei der Stadtbahn ist ebenfalls an ein großräumiges Netz gedacht. Sie soll kreuzungsfrei über oder unter der Erde geführt werden. Die Haltestellenabstände werden kürzer als bei der S-Bahn sein, wobei jedoch der eigentliche Flächenverkehr vom Omnibus zu übernehmen wäre. In Duisburg sind nach dem derzeitigen Stand der Planung die Strecken Huckingen - Duisburg Hbf. - Meiderich - Marxloh - Walsum - Dinslaken, Duisburg Hbf. - Ruhrort - Marxloh - Sterkrade, und Moers - Homberg - Duisburg Hbf. - Mülheim vorgesehen. Rasche Fortschritte beim Ausbau von S-Bahn und Stadtbahn sind unumgänglich. Andernfalls könnte sich der Verkehrsnutzer ganz dem Pkw zuwenden mit allen nachteiligen Folgen für die Funktionsfähigkeit des Stadtverkehrs.

Verkehrsgerechte Straßen

Fast 800 km Straßen aller Art durchziehen die langgestreckte Stadt. Wesentliche Teile dieses Straßennetzes erschließen Duisburg für den überörtlichen und großräumigen Kraftverkehr. Dazu gehört die Bundesautobahn aus Richtung Süden mit fünf Duisburger Anschlußstellen. Sie gabelt sich nördlich von Duisburg in die Hollandlinie und in die Autobahn Ruhrgebiet/Norddeutschland.

Ferner zählt dazu die Bundesstraße 60 (E 3), die Fortsetzung des Ruhrschnellweges durch Duisburg über den Rhein nach Moers und Venlo mit Anschluß an die künftige linksrheinische Autobahn. Sie wird z. Z. autobahnähnlich ausgebaut. Hauptbauwerk ist dabei der Knoten „Kaiserberg“ (später „Duisburger Kreuz“) zwischen der Bundesautobahn und der B 60, der im Frühjahr 1969 fertiggestellt sein soll (Abb. 5). Ein Jahr darauf wird voraussichtlich auch das Teilstück der B 60 westlich der Nord-Süd-Straße einschließlich der neuen Rheinbrücke zwischen Duisburg-Neuenkamp und Rheinhausen/Homberg dem Verkehr übergeben. Im Frühjahr 1966 wurden die Bauarbeiten für diese 780 m lange Brücke ausgeschrieben. Am 1. April 1968 begann bereits die Stahlbaumontage.

Überörtlich und innerstädtisch von großer Bedeutung ist die Bundesstraße 8. Sie verläuft von der niederländischen Grenze bei Emmerich über Wesel, Duisburg weiter nach Düsseldorf und Köln. Zur Entlastung der stark befahrenen

* Die Züge sollen in schneller Folge bei starrem Fahrplan und kurzen Haltezeiten verkehren.

Autobahn Oberhausen - Köln ist der Ausbau der B 8 zur vierspurigen plankreuzungsfreien Kraftfahrzeugstraße von Dinslaken über Duisburg nach Düsseldorf vorgesehen. In der Ortsdurchfahrt Duisburg ist schon seit 1963 der 5,3 km lange Abschnitt Düsseldorfer Straße / Bürgermeister-Pütz-Straße mit der 1,8 km langen Berliner Brücke in Betrieb (Nord-Süd-Straße). Eine weitere Teilstrecke bis zur Stadtgrenze nach Walsum soll bis 1970/71 autobahnähnlich ausgebaut sein. Mit Fertigstellung dieser Stadtautobahn verfügt Duisburg über eine besonders schnelle und leistungsfähige Verbindung der Stadtteile südlich und nördlich der Ruhr.

Eine Stadt am Strom wie Duisburg ist auf eine ausreichende Zahl von Brücken angewiesen. Drei Straßenbrücken und zwei Eisenbahnbrücken über den Rhein stehen dem Verkehr heute zur Verfügung. Als vierte Straßenbrücke befindet sich die Rheinbrücke im Verlauf der neuen B 60 (E 3) im Bau. Eine fünfte Straßenbrücke im Verlauf des Emscherschnellweges (ESW) ist in der Planung.

Duisburger Rheinbrücken

Beeckerwerth - Baerl	Emscher-Schnellweg
Beeckerwerth - Baerl	Eisenbahnbrücke
Ruhrort - Homberg	L 609
Neuenkamp - Essenberg	B 60 (E 3)
Hochfeld - Rheinhausen	B 237
Hochfeld/Süd - Rheinhausen	Eisenbahnbrücke
Mündelheim-Uerdingen/Krefeld	B 228

Rohrleitungen

Wachsende Bedeutung als Standortfaktor für den Raum Duisburg gewinnen in den letzten Jahren Pipelines für den Transport von Rohöl und Mineralölprodukten. Die BP-Ruhr Raffinerie im Kreis Dinslaken verfügt über Anschlüsse an die 390 km lange Nord-West-Ölleitung (NWO) von Wilhelmshaven nach Wesseling bei Köln, die 1959 in Betrieb



60 Jahre HYDRAULIK DUISBURG

Seit 1909 konstruieren wir hydraulische Pressen, Maschinen und vollständige Anlagen zur Umformung von Stahl, NE-Metallen und nichtmetallischen Stoffen, sowie für viele andere technische Anwendungsgebiete. Einige von diesen Maschinen gehören zu den richtungsweisenden und größten der Welt. Sie alle tragen die Herkunftsbezeichnung HYDRAULIK DUISBURG und haben Firma und Heimatstadt in der ganzen Welt bekannt gemacht.

HYDRAULIK GMBH DUISBURG

Mülheimer Str. 72-76 - Telefon 353071

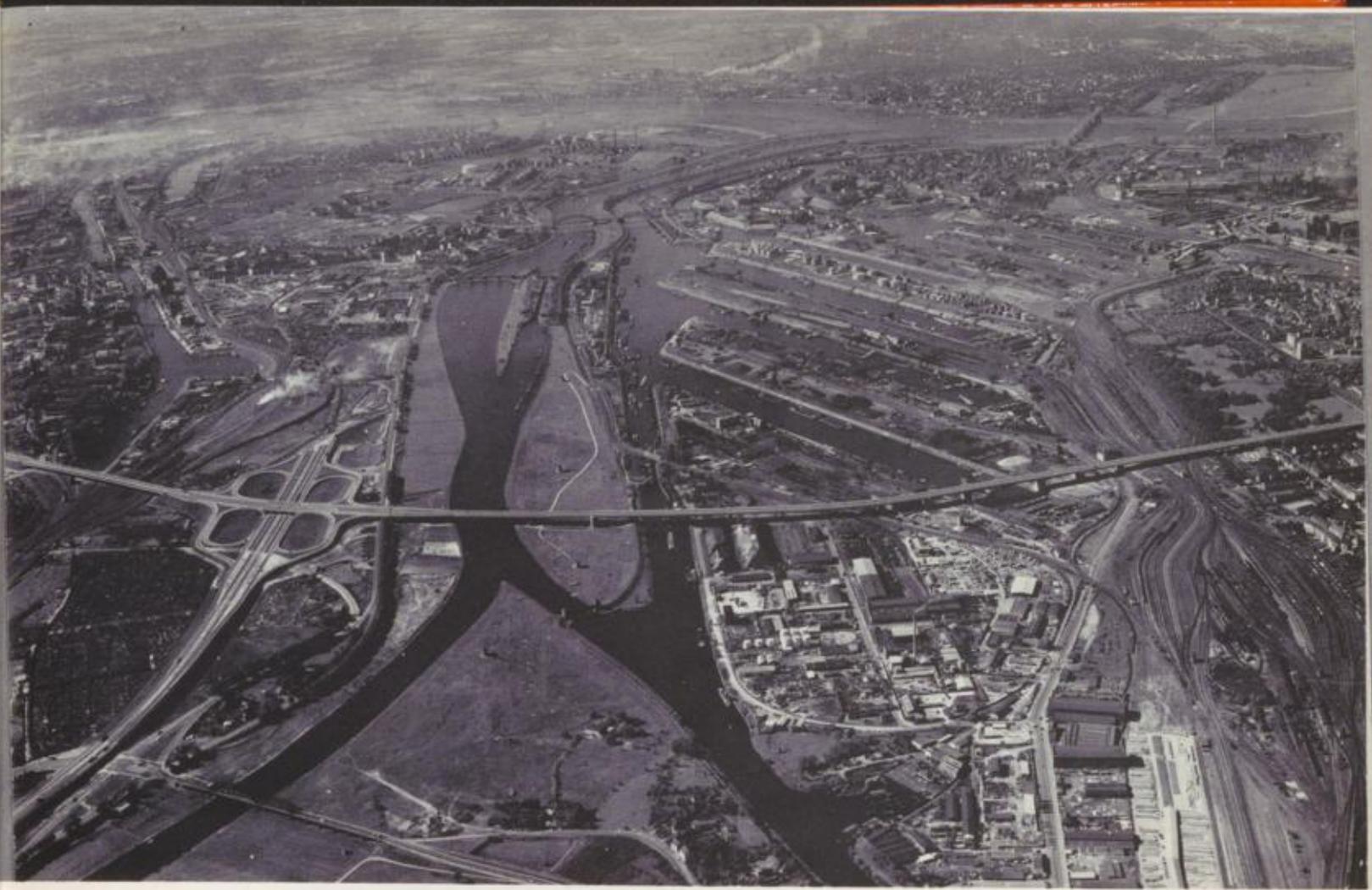


Bild oben: Die Duisburg-Ruhrorter Häfen, überspannt von der 1,8 km langen Berliner Brücke im Verlauf der Nord-Süd-Straße. Links im Bild Innen-, Außen- und Parallelhafen; in Bildmitte die Ruhr mit Wehr und Schleuße sowie der Rhein-Herne-Kanal und weitere Hafenanlagen; im Hintergrund der Rhein, auf der anderen Seite die Stadt Homberg. Foto: Presse- u. Werbeamt Stadt Duisburg, Freig.: Reg.Pr.Dü. 20/21/4213
Bild unten: Der Knoten „Kaiserberg“ (Duisburger Kreuz) im Modell. Im Vordergrund die Bundesautobahn; in der Bildmitte die B 60. Foto: Presse- und Werbeamt der Stadt Duisburg





Häfen, die früher dem Kohlenumschlag dienten, wurden für den Ölumschlag eingerichtet. Hier die sog. Ölinsel. Foto: Presse- und Werbeamt

genommen wurde, und an die Rotterdam-Rhein-Pipeline (RRP). Die 1960 eröffnete RRP verläuft von Rotterdam über Venlo (Abzweig nach Godorf bei Köln), Dinslaken (BP-Ruhrrefinerie) nach Gelsenkirchen. Ihre Länge auf deutschem Gebiet beträgt 190 km. Daneben gibt es Produktleitungen von Gelsenkirchen zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen sowie von Hünxe nach Marl-Hüls und Emmelsum. Seit Ende 1967 ist der nördliche Abschnitt Dinslaken – Godorf (122 km) der Rhein-Main-Rohrleitung, der ersten großen Produktpipeline der Bundesrepublik, in Betrieb. Eine 5,5 km lange Zweigleitung zu den Duisburger Häfen ist geplant.

Verkehrspolitische Fragen

Zu einer merklichen Beeinträchtigung der Standortbedingungen des Duisburger Raumes, wie überhaupt der Wirtschaft an Rhein und Ruhr, können die im verkehrspoli-

tischen Programm der Bundesregierung vorgesehenen Maßnahmen zugunsten der deutschen Seehäfen führen. Gravierend sind dabei insbesondere die geplante Anwendung des Territorialitätsprinzips auf die Frachtenbildung im grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr und die Einbeziehung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs in die zusätzliche Besteuerung des Fernverkehrs. Beides würde einseitig die Transportkosten der nordrhein-westfälischen Wirtschaft im Binnenschiffs- und Straßengüterverkehr mit den Beneluxhäfen und im Binnenschiffsverkehr mit Frankreich und der Schweiz verteuern. Das Territorialitätsprinzip – konsequent praktiziert – bedeutete teilweise eine Verdoppelung der Binnenschiffsfrachten.

Für derartige künstliche Standortnachteile hat man in Duisburg wenig Verständnis, zumal damit keine Verkehrsverlagerungen zu den deutschen Seehäfen bewirkt würden. Noch besteht Aussicht, daß der Bundestag die Gesetzentwürfe entsprechend revidiert.

Karl
Schnittcher

HOCH-STAHLBETONBAU
Bauschreinerei · Zimmerei · Akustikbau

Karl Schnittcher KG - Du.-Hamborn
Kaiser-Friedrich-Str 104 · Ruf 501 39