

Klaus Fritsche

Wo die "Neue Seidenstraße" endet

Duisburger Häfen



Einleitend

Chinas strategisches Projekt „Neue Seidenstraße“ hat in Duisburg einen ihrer Endpunkte. In diesem Rahmen waren es 2020 bis zu 60 Züge wöchentlich, die die 11.000km lange Strecke zurücklegten.

Diese Zusammenarbeit mit China soll dazu beitragen, Duisburgs Rolle als „Logistik-Drehscheibe Europas“ zu stärken. Dabei werden die Verkehrssysteme Wasser, Bahn und Straße in einem trimodalen System verbunden.

Mit diesen Bildern werfe ich einen Blick auf die Duisburger Hafenlandschaft, wenn auch unvollständig. Aber vielleicht können Eindrücke über die Transformation von einer durch Schwerindustrie gekennzeichneten Stadt in ein Logistikzentrum vermittelt werden.

Dabei gab es mehrere Impulse für dieses Buch.

www.trans-eurasia.cn

Erstens hat mich das Projekt "Ruhrgebiet Süß-Sauer" „meiner“ Fotogruppe "Umtrieb" nach Duisburg gebracht. In diesem Projekt geben acht Fotografen aus acht Städten mit jeweils acht Bildern ihre Eindrücke über diese Städte wieder.

Zweitens habe ich mich in letzter Zeit verstärkt mit themenbezogener Fotografie beschäftigt. Als wasseraffiner Mensch mit China-Interesse hat mich dabei der Duisburger Hafen angezogen.



Drittens ist der Druck dieses Buches durch einen Test-Gutschein von Saal-Digital möglich geworden.

Wie schon gesagt, kann ich keinen vollständigen und systematischen Überblick geben, auch wegen des zeitlichen Rahmen dieses Projektes. So sind die im Buch enthaltenen Bilder in den letzten Wochen entstanden, auch wenn einige ältere Aufnahmen aufgenommen worden sind.

Was können Sie nun in diesem Band finden?

Einleitend finden sie einige Detailaufnahmen, es folgen Aufnahmen verschiedener Hafengebiete. Auf welchen Wegen gelangen und verlassen die Güter die Häfen, dieser Frage wird im dritten Abschnitt nachgegangen. Abschließend zeigen Bilder Begegnungen der verschiedenen Verkehrsmittel

Ich wünsche viel Spaß. Ob ich an diesem Projekt weiterarbeiten werde, wird sich in den nächsten Wochen herausstellen. Fragen und Themen gibt es genug - vor allem auch die nach den sozialen und ökologischen Folgen dieser Entwicklung.

Klaus Fritsche, 5. Mai 2021



Von der Ruhr in den Rhein

Hafen- Impressionen

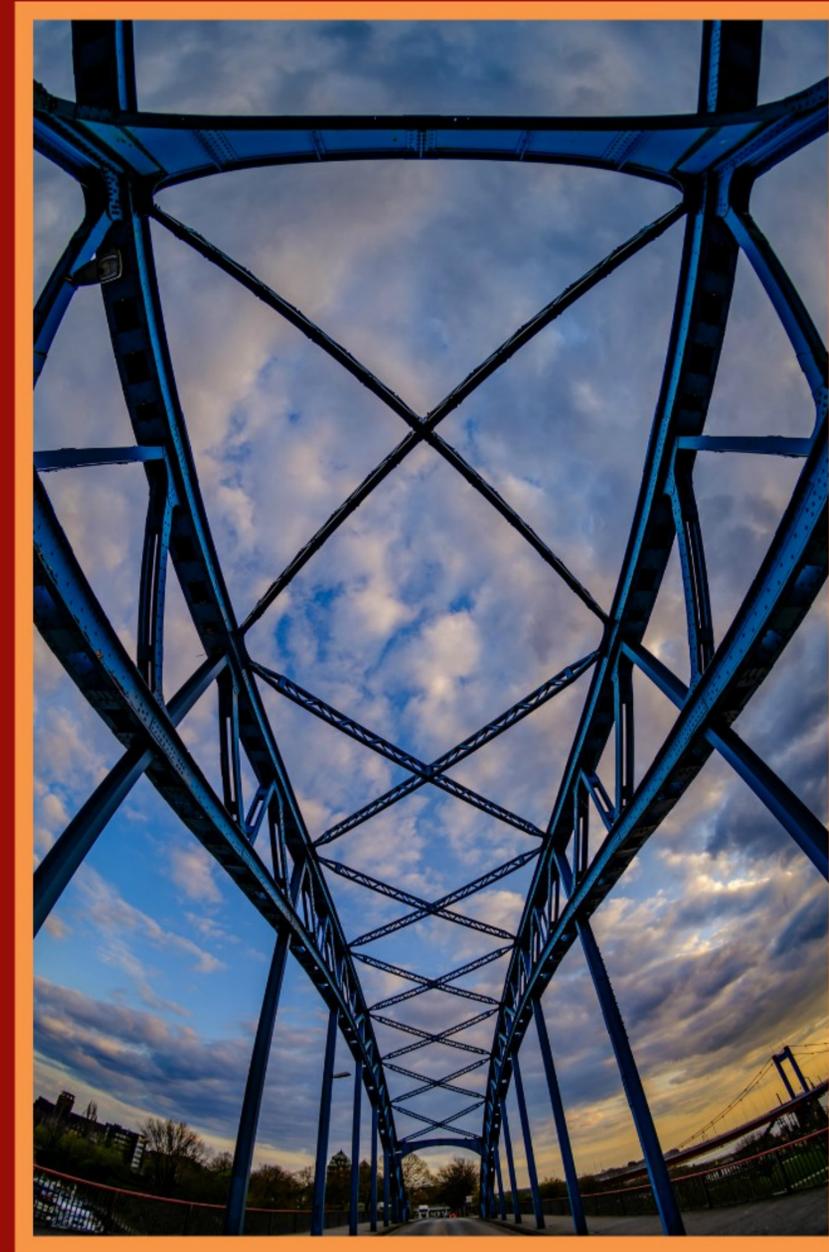
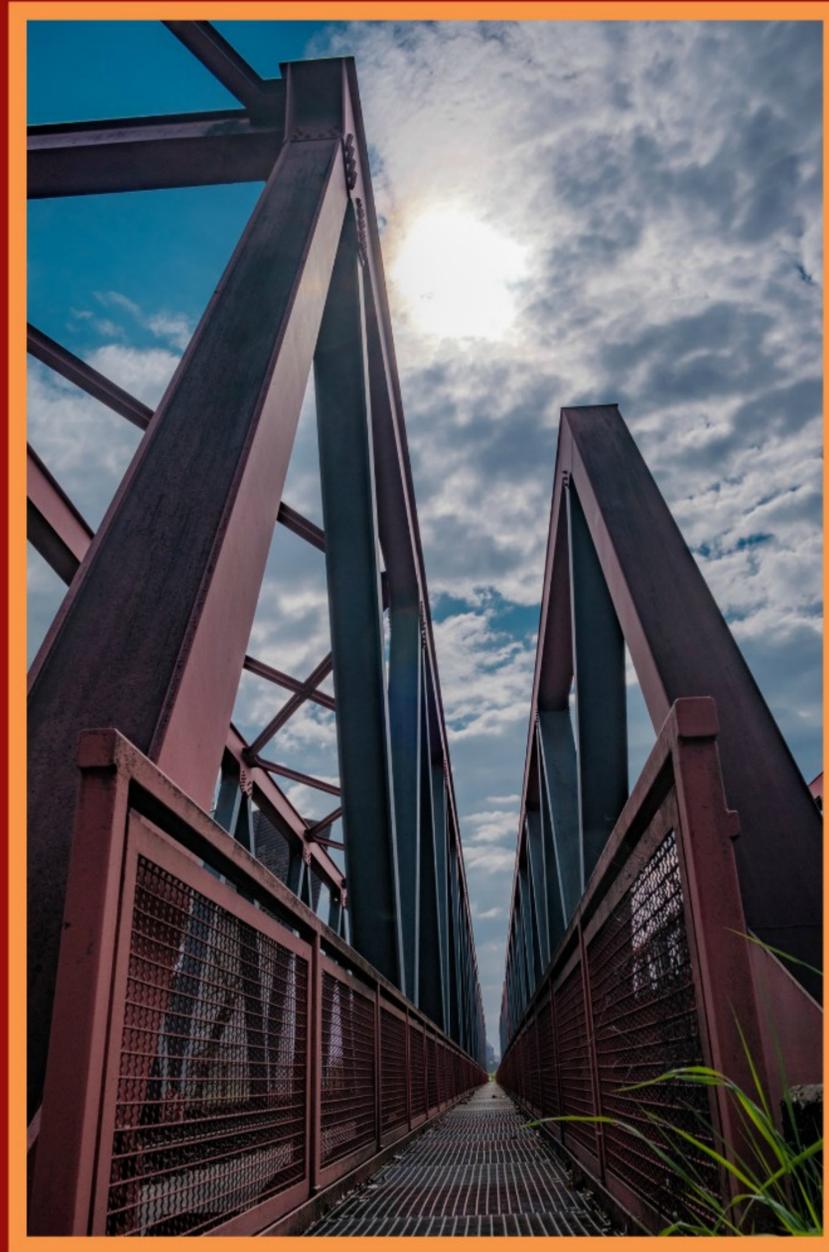




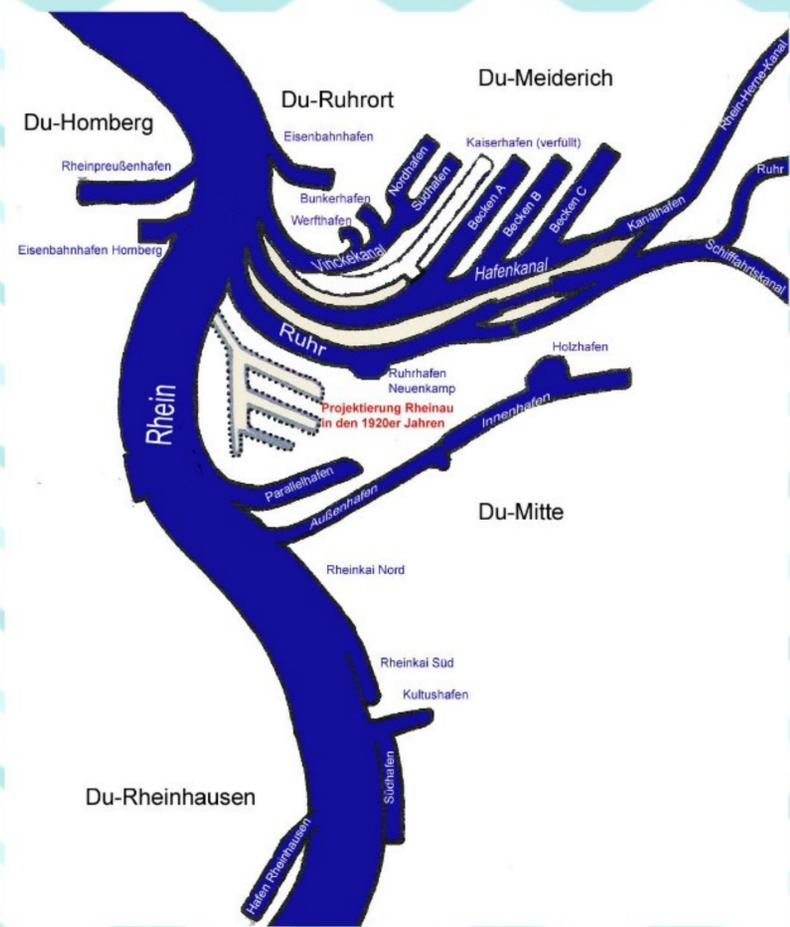








Duisburger Hafen- und Logistik-Zentren



Duisburg bietet ein vielfältiges System von Häfen und Logistikzentren, die zum Teil ehemals Versorgungshäfen der großen Stahlkonzerne waren - wie z.B. der Krupp-Hafen (Logport 1).

Im trimodalen System Duisburg kommen den Wasserstraßen eine große Bedeutung zu - mit dem Rhein als Hauptschlagader. Aber auch Ruhr und Rhein-Herne-Kanal leisten einen wichtigen Beitrag zum Gütenumschlag.

Aber "trimodales System" verweist auf die unverzichtbare Rolle von Schiene und Straße - mit all den Konsequenzen für den Straßenverkehr.

Quelle: Spazzo at Wikipedia.de

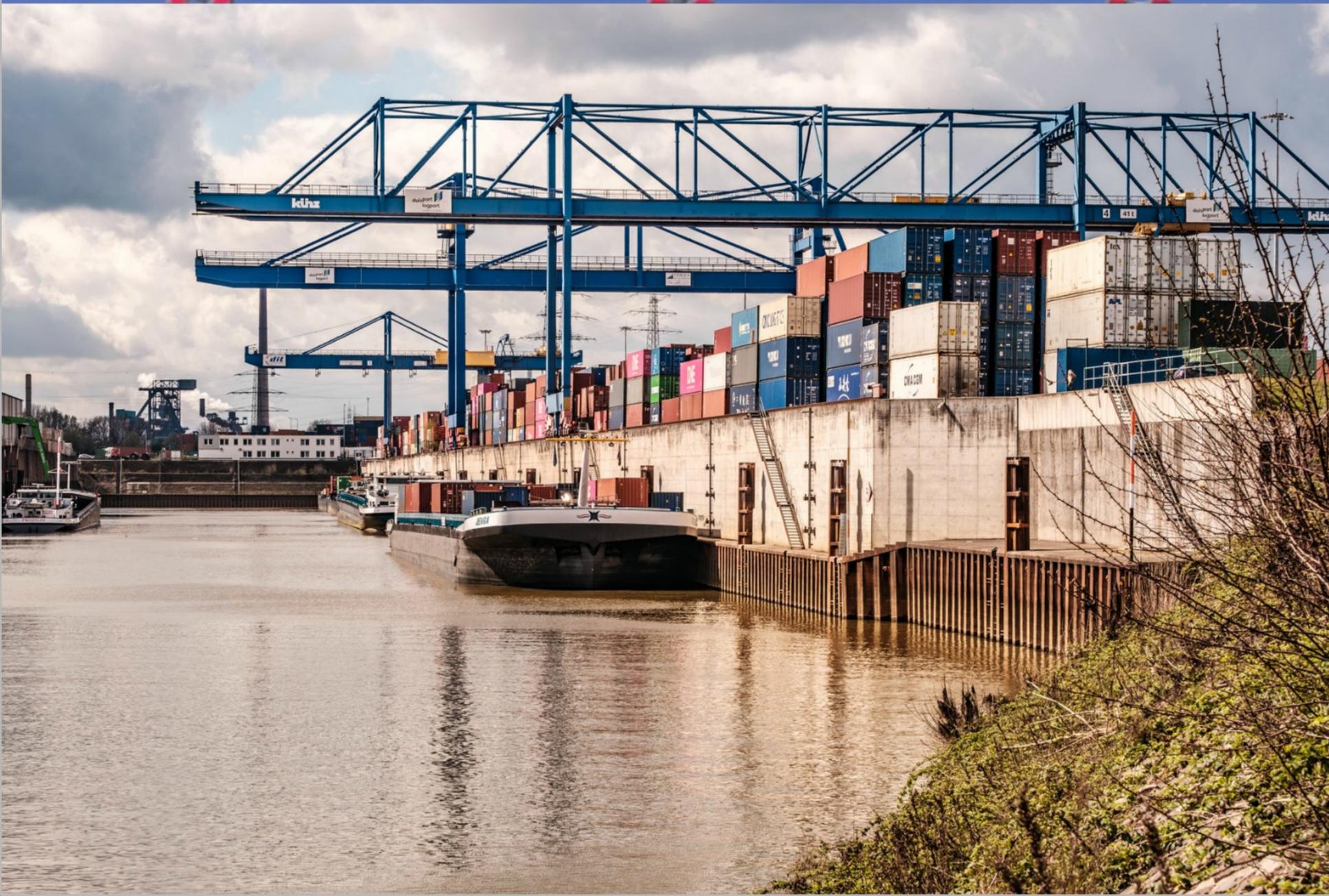


Die Häfen - Ein Endpunkt der "neuen Seidenstraße"

Ruhrorter Häfen



Logport 1 und Krupphafen



Außenhafen - früher Zollhafen (im Hintergrund der Innenhafen)



Logport 2 in Duisburg-Wannheim



Zufahrtswege Wasser, Straße und Schiene





Zufahrten vom Rhein in die Ruhrort-Häfen

hier: Vincke-Kanal

von rechts: Vincke-Kanal, Hafenkanal zum Rhein-Herne-Kanal, Ruhrmündung

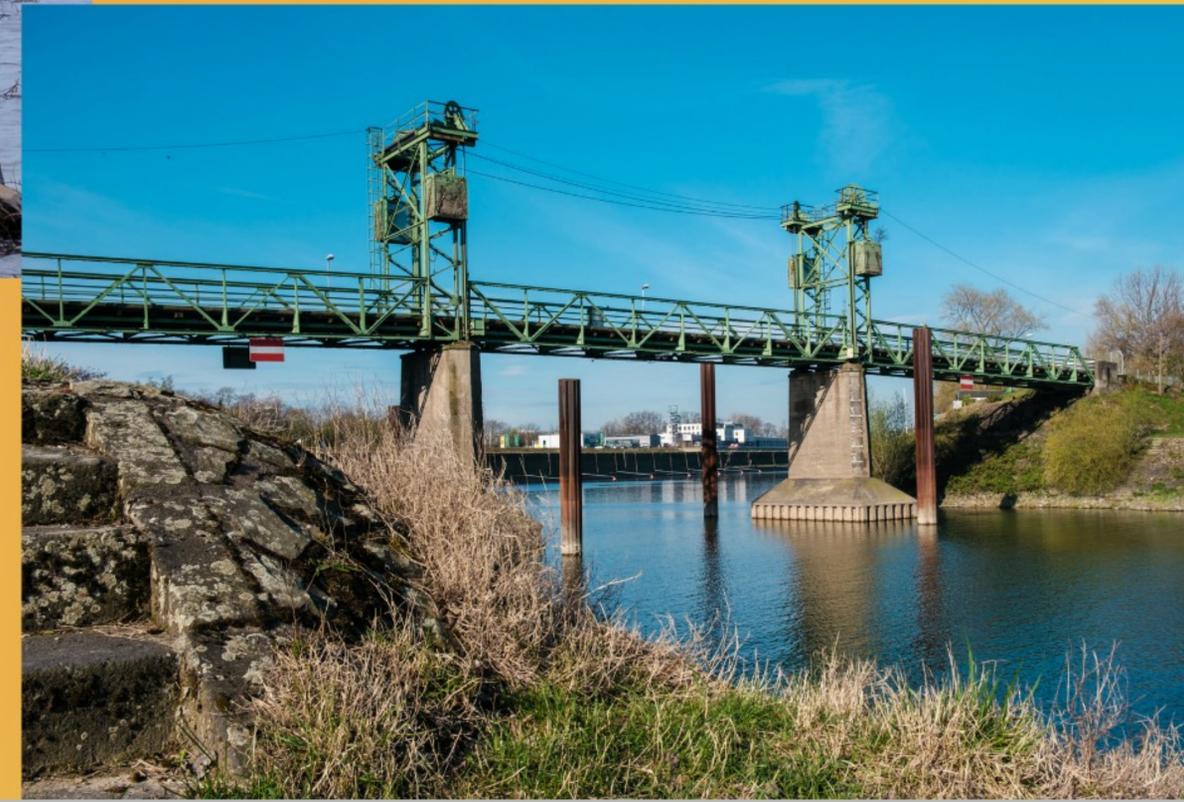




Zufahrt in den Parallelhafen



rechts: Rheinpreußenhafen
Homberg mit Hebebrücke



links: Anglerparadies
Eisenbahnhafen Ruhrort

Aus dem Binnenland Zufahrten über Rhein-Herne-Kanal und Ruhr





Blick auf den Rhein-Herne-Kanal über die Schleuse zum Verbindungskanal zur Ruhr



Ruhr-Schleuse

On the Road





Schienerverkehr





Begegnungen der Verkehrsmittel







Straße und Wasser





Schiene und Straße



Abschließend

Damit sind wir am Schluß der Reise durch die Duisburger Häfen angekommen - ohne alles gesehen zu haben. Offensichtlich sind auch die vielen Baustellen, die vom Ausbau des Logistik-Systems zeugen.

Aber diese Entwicklung hat nicht nur ihre Licht, sondern auch ihre sozialen und ökologischen Schattenseiten, die jedem auffallen, der sich mit offenen Augen durch und im Umkreis der Duisburger Häfen bewegt.

So heißt es z.B. in einem Bericht vom 16.10.2019 über die Situation im Bereich des Logport 1 in Friemersheim/ Rheinhausen:

"Der Duisburger Logport ist wirtschaftlich eine Erfolgsgeschichte. Seit drei Jahren fällt jedoch der Schatten des massenhaften Sozialdumpings auf das einstige Krupp-Areal. Anwohner protestieren gegen wild kampierende Fahrer aus Südosteuropa. Die Betreiber und die Stadt zeigen sich hilflos, die Kontrollorgane lassen es geschehen."(Quelle: <https://www.eurotransport.de/artikel/logport-am-limit-skandaloesse-zustaende-10919230.html>)

Die Situation in Friemersheim scheint sich etwas entspannt zu haben . Aber offensichtlich sind die überall stehenden LKWs, in denen die Fahrer ihre Nächte verbringen müssen.

Hinzu kommt ein ökologischer Aspekt. Der Ausbau der Logistikzentren ist mit immer mehr LKW-Verkehr verbunden - und den damit einhergehenden verstopften Straßen und der Luftverschmutzung.

Vielleicht wäre es einen Gedanken wert, dieses Projekt in Verbindung mit diesen Fragestellungen fortzusetzen.



Zu guter Letzt: Überbleibsel und Erinnerungen

Blaue Grotte
Werfthafen Ruhrort



Die Restbestände des Lünemann-Docks
im Bunkerhafen Ruhrort



Zeichen an der Wand

