www.dortmunder-hafen.de

Dortmund Hafen 21

1|2019

DOCK. Hafenmagazin

Eine Perlenkette von Neubauten

Digitalcampus soll der Speicherstraße ein neues Gesicht geben

Wo alte Schiffe in guten Händen sind

ZWAR-Senioren machen die Rival wieder wassertüchtig

Inhalt 1|2019

Die Spezialisten für die letzte Meile

1899 als Hafenbahn gegründet, hat sich die Dortmunder Eisenbahn zu einem erfolgreichen Anbieter für den regionalen Güterverkehr entwickelt. Ihre Spezialität ist die letzte Meile in die Werke hinein.

12

Perspektiven für einen Digital-Campus

Die Übernahme eines fünf Hektar großen Industriegrundstücks an der Bülowstraße durch DSW21 eröffnet Perspektiven für die Entwicklung eines „Digital-Campus" an der nördlichen Speicherstraße.

07

Heimathafen Nordstadt eröffnet 2020

Im vierten Quartal 2019 soll der Umbau des Gebäudes Speicherstraße 15 zum „Heimathafen Nordstadt" starten und 2020 abgeschlossen sein. Was Besucher dort erwartet, erläutern Utta Wittig-Flick (Stadt Dortmund) und Andreas Koch (Stiftung Soziale Stadt) im Interview.

05

ZWAR-Senioren machen die Rival startklar

Den 120 Jahre alten Frachtensegler „Vertrouwen" haben sie in zahllosen Stunden seetüchtig gemacht. Mit dem Plattbodenschiff Rival, 1908 vom Stapel gelaufen, nehmen sich die Aktiven der ZWAR-Gruppe ein neues Schiff vor.

08

Junge Generationen erobern die „Hafenwiese"

An den Hafen grenzend, liegt die Kleingartenanlage „Hafenwiese", die 390 Menschen aus 21 Nationen vereint. Jetzt rücken immer mehr jüngere Pächter nach. Vorstand Heinz-Hubert Schulz ist stolz darauf.

04

Warum der Pegel im Kanal auf Höhe bleibt

Der Sommer war ein Stresstest für Schifffahrt und Natur: Während die Pegel an Donau, Rhein und Weser auf Rekordtief sanken, bleiben die westdeutschen Kanäle verschont. Dahinter steckt ein ausgeklügeltes Wasserhaltungssystem.

11

„Dortmunder Hafenabend" bringt Logistiker ins Gespräch

Rund 170 Besucher und Experten der Logistik-Branche haben den vierten „Dortmunder Hafenabend" zu einem vollen Erfolg gemacht und das Treffen für einen intensiven Kontaktaustausch genutzt.

14

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser!

In diesem Jahr feiert der Dortmunder Hafen seinen 120. Geburtstag. Mit verschiedenen Aktivitäten wollen wir in den kommenden Monaten den Blick zurück, aber natürlich auch nach vorne richten. Schließlich steckt Europas größter Kanalhafen voller richtungsweisender Ideen und Projekte. Ob es um eine geplante Teststrecke für autonome Binnenschiffe, die Quartiersentwicklung in der Speicherstraße oder neue Umschlagsaktivitäten geht – der Dortmunder Hafen rüstet sich für die Zukunft. Dass diese immer digitaler wird, ist eines der Themen im neuen DOCK-Magazin. So geben wir einen ersten Überblick über den geplanten Digital-Campus am Hafen, der durch den Kauf eines fünf Hektar großen Industriegrundstücks möglich geworden ist.

Altes und Neues schließt sich nicht zwingend aus. Beides kann auf beeindruckende Weise kombiniert werden. So erfahren Sie in dieser Ausgabe, wie einem 1903 erbauten Speichergebäude neues Leben eingehaucht wird und die Bewohnerinnen und Bewohner der Nordstadt davon profitieren können. Baubeginn des Projektes „Heimathafen" ist noch in diesem Jahr.

Seine zweite Blüte erfährt auch das Schiff „Rival". 1908 gebaut, kümmert sich ein Dortmunder Verein im Schmiedinghafen um die liebevolle Restaurierung. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2020 vorgesehen. Im DOCK-Magazin lesen Sie, wie Sie Teil der hochmotivierten Besatzung werden können.

Das extreme Niedrigwasser der Flüsse hat auch den Dortmunder Hafen in Atem gehalten. Warum in den Dortmunder Hafenbecken dennoch ein konstanter Wasserstand herrschte, ist einem ausgeklügelten Wasserhaltungssystem zu verdanken. Auf den folgenden Seiten erfahren Sie, wie dieses konkret funktioniert.

Für frische Impulse in der Schifffahrt sorgt der Wegfall der bisherigen Schifffahrtsabgaben. Binnenschiffe fahren seit dem 1. Januar im Wettbewerb gestärkt an den Staus der Straßen und Autobahnen vorbei. Diese politische Weichenstellung freut uns, denn im System Wasserstraße stecken noch vielfältige Potentiale, die anderen Verkehrsträger zu entlasten.

Ich wünsche Ihnen einen guten Start in das neue Jahr und lade Sie ein, in 2019 besonders viel über Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Dortmunder Hafens zu erfahren.

Ihr Uwe Büscher
Vorstand Dortmunder Hafen AG

ZAHL DES QUARTALS

Am 9.3.1899,

vor 120 Jahren,

lief das erste Schiff in den Dortmunder Hafen ein.

IMPRESSUM

Herausgeber
V.i.S.d.P.: Uwe Büscher,
Dortmunder Hafen AG
Speicherstr. 23, 44147 Dortmund
Tel.: 0231 / 98 39 68 1

Textbeiträge:
Gregor Beushausen, Dirk Berger

Layout/Grafik/Satz:
Büro für Gestaltung, Münster

Fotos:
Medienmanufaktur Dortmund
Dortmunder Hafen AG, Jürgen A. Appelhans

Druck:
Lensing Druck
Feldbachacker 16, 44149 Dortmund

Erscheinung:
Das Hafenmagazin erscheint jeweils zu Beginn eines Quartals in einer Auflage von 2.500 Exemplaren.

Serie

GESICHTER DES HAFENS

Die Nachbarn des Hafens

Heinz-Hubert Schulz, Vorstandsmitglied „Hafenwiese", beackert seine Parzelle seit 23 Jahren

390 Menschen aus 21 Nationen sind im Kleingartenverein Hafenwiese in direkter Nachbarschaft zum Dortmunder Hafen vereint. Der Generationenwechsel ist in vollem Gange, immer mehr junge Pächter rücken nach.

Der Gruß von „Anker-Willi" überdauert den Tod von Willi Ishorst, der dem Kleingartenverein Hafenwiese 2010 einen Anker gespendet hat, der jetzt vor dem Vereinsheim steht. „Müsste mal wieder entrostet werden", sagt Heinz-Hubert Schulz. Ach was, denkt man, ist doch noch ganz gut in Schuss – ebenso wie die Anlage, die sich in der herbstlichen Sonne in ganzer Farbenpracht zeigt.

Schulz ist Vorstandsmitglied des Vereins, dessen Gärten sich seit 1930 zwischen Schützenstraße und – getrennt durch das Firmengelände von Interseroh Recycling – dem Schmiedinghafen befinden. Er passt sich gut ein in die Historie des Vereins, den damals Hoesch aus der Taufe gehoben hat und dessen Grund der Stadt gehört. „Ich war selbst 39 Jahre bei Hoesch", so Schulz. Naja, was man so Hoesch nennt. Krupp-Hoesch, Thyssen-Krupp... Aber alles Geschichte, heute ist er Rentner und kann die Zeit im Garten strecken. „Früher bist du zwar auch fast jeden Tag im Garten gewesen, aber immer zwischendurch", erzählt er, „heute bin ich fast den ganzen Tag da."

„Ich war selbst 39 Jahre bei Hoesch."

Seit 23 Jahren beackert er die 300 qm der Parzelle 21 in unmittelbarer Nachbarschaft des Hafens, „und für mich ist das immer Ausgleich für meine Schichtarbeit gewesen". Draußen sein, den Salat pflücken, den man selbst gepflanzt hat, „auch wenn der, wenn man die Arbeitszeit rechnet, teurer war, als wenn man ihn im Supermarkt gekauft hätte".

Die Rosensträucher hat er bereits zurückgeschnitten, die Baumkronen von Birne, Apfel und Pflaume zeigen sich gestutzt, und der Teich für die Goldfische ist gesichert – hier und da zupft er noch eine Blüte ab. Wenn's nach ihm geht, kann der Winter kommen. Es liegt eine Ruhe über dem Gelände, dass man sich wundert. Die Schützenstraße hört man kaum. „Manchmal fällt nebenan mal ein Blech vom Kran, aber das höre ich schon gar nicht mehr."

390 Mitglieder aus 21 Nationen hat der Verein, sie teilen sich 225 Parzellen. „Wir kommen eigentlich ganz gut klar. Manchmal gibt es Knatsch, aber das hat es früher auch gegeben", findet er. Meist gehe es um die Gartenpflege, die bei manchem zu wünschen übrigließe. Das müsse man als Vorstandsmitglied regeln, „aber wir finden immer eine Lösung". Hilfe wird groß geschrieben im Verein. Acht Schrebergärten sind in diesem Jahr frei geworden, für alle haben sich schnell Anschlussverpachtungen ergeben. Der Generationswechsel ist voll im Gange, und die Jugend ackert inzwischen mit. Allein 62 der 225 Parzellen sind an Pächter der Jahrgänge 1980 bis 1992 vergeben.

„Deine Wasseruhr liegt bei mir", ruft er einem Parzellennachbarn zu, nachdem er sein Häuschen sorgsam abgeschlossen hat, weil Einbrüche und Vandalismus nicht gerade selten sind. Der bedankt sich – ein junger Mann, der weniger Zeit hat. Schulz hat viel mehr davon, und weil die Temperatur nachts schon mal an der Null-Grad-Grenze kratzte, hat er die außen angebrachte Wasseruhr des Kollegen sicherheitshalber abgeschraubt. Der 64-jährige geht an einer vielleicht 2,50 Meter hohen ausgepflanzten Tanne vorbei. „Das war mal der Weihnachtsbaum meiner Tochter. In zwei, drei Jahren wird der vor unserem Vereinsheim stehen", meint er. Gärtnerische Doppelnutzung – ein schneller Schnitt, und dieses Mal würde sich die Arbeit sogar lohnen...

Die Kleingärten des Vereins „Hafenwiese" grenzen direkt an das Hafengebiet.

Der Heimathafen Nordstadt kommt

Uta Wittig-Flick und Andreas Koch: Baustart im vierten Quartal

„Heimathafen Nordstadt“ ist das Projekt überschrieben, das im Zuge der Revitalisierung von Stadt- und Schmiedinghafen im Gebäude Speicherstraße 15 realisiert werden soll. Uta Wittig-Flick, Teamleiterin im Amt für Stadterneuerung, und Andreas Koch, Vorsitzender der Stiftung Soziale Stadt, erläutern die Details.

Was genau verbirgt sich hinter dem Projekt „Heimathafen Nordstadt“?
Wittig-Flick: Unser Ziel ist, das Gebäude in der Speicherstraße 15 zu einem integrativen Beratungs- und Bildungshaus für Zugewanderte, Flüchtlinge und Menschen aller Nationalitäten aus der Nordstadt zu entwickeln. Der Heimathafen Nordstadt wird zu einer zentralen Anlaufstelle mit offenen Begegnungsräumen und verschiedensten Förderangeboten. Das Konzept ist in enger Abstimmung zwischen dem Bund Deutscher Architekten in Dortmund, der Stadt Dortmund und der Stiftung Soziale Stadt entstanden.

Welche Nutzungen sind im Einzelnen geplant?
Koch: Zunächst einmal ist zu sagen, dass alle Aktivitäten von gemeinwohlorientierten Trägern angeboten werden. Die Dortmunder Musikschule wird mit ihrer Pop-Sparte in den Keller ziehen. Im Erdgeschoss etablieren wir eine Ausbildungsgastronomie, in der junge Menschen unter Anleitung von Fachkräften Berufe wie Koch, Beikoch oder Servicekraft erlernen. Wir wollen an sechs Tagen in der Woche ein gastronomisches Angebot mit Mittagstisch und eventuell Frühstück schaffen, das auch von Besuchern aus der Nachbarschaft angenommen wird. Wir haben ein flexibles Raumkonzept, das ausreichend Möglichkeiten für Veranstaltungen bietet. Für das erste

So sah das Gebäude an der Speicherstraße 15 um 1900 aus.

Obergeschoss ist eine Jugendhilfestation geplant, die von der Grünbau GmbH betrieben wird. Grünbau wird ebenso Betreiberin des Ausbildungs- und Jobcoachings im zweiten OG, das auch der Sozialdienst Katholischer Frauen beziehen wird. Der zentrale Eingangsbereich wird im Nebengebäude entstehen, das gleichzeitig als Ausstellungsraum für Künstler genutzt werden kann. Die wunderbar alten Pferdetränken im Nebengebäude werden in die Neugestaltung einbezogen.

Das Speichergebäude ist früher als Kolonialwarenhandlung und Kaffeerösterei genutzt worden . . .
Koch: Das Haupthaus stammt von 1903, der Pferdestall von 1905. Interessanterweise meldete sich nach Bekanntwerden der Pläne aus Krefeld ein Enkel des damaligen Hauseigentümers. Er war überrascht, dass das Gebäude überhaupt noch steht und hat uns historische Preislisten und Rechnungsunterlagen zukommen lassen.

Wer wird Betreiber des Heimathafens Nordstadt?
Wittig-Flick: Das wird Aufgabe der Stiftung Soziale Stadt, die gemeinnützig ausgerichtet ist und daher aus dem Betrieb des Hauses keine Gewinne im kaufmännischen Sinne erzielt. Sie wird auch Eigentümerin des Gebäudes. Der Umbau inklusive Gestaltung der Außenanlagen wird mit Fördermitteln der EU, des Bundes und des Landes NRW in Höhe von 3,67 Millionen Euro bezuschusst. Zudem stehen uns weitere zwei Millionen Euro zur Verfügung, die in die Gestaltung des öffentlichen Raumes fließen: für die Promenade, den Multifunktionsplatz am Santa Monika-Anleger und für den zentralen Platz des früheren Solendo. Wir sind darüber hinaus zuversichtlich, weitere Fördermittel für die Neugestaltung der Außenflächen zu akquirieren.

Wie sieht der Zeitplan aus?
Wir gehen davon aus, dass wir nach Einreichen des Bauantrages im vierten Quartal 2019 starten können. Nach rund einjähriger Bauzeit möchten wir das Haus Ende 2020 eröffnen.

Baut Grünbau GmbH selber?
Koch: Nein, die Bauleistungen werden ausgeschrieben und an private Unternehmen vergeben. Sie müssen sich verpflichten, den Umbau mit Qualifizierungs- und Beschäftigungsmaßnahmen für bis zu 20 Langzeitarbeitslose zu verbinden.
Wittig-Flick: Der Heimathafen Nordstadt ist für uns ein Schlüsselprojekt auf dem Weg zu einem lebendigen Stadtquartier. Es soll Besucher und Leben in die Speicherstraße bringen und so dazu beitragen, die Nordstadt insgesamt näher an den Hafen heranrücken zu lassen.

2 für 1
beim Winter-
leuchten im
Westfalenpark

Strahlende Augen beim Winterleuchten

Sparen mit der DEW21 Vorteilswelt

GENAU
MEINE
ENERGIE

DEW21

Als DEW21 Strom- oder Erdgaskunde erhalten Sie in der DEW21 Vorteilswelt einen Gutschein für zwei Karten zum Preis von einer. Dort gibt es auch ständig Rabatte, Freikarten, Gratisprodukte oder Tickets für exklusive Events:

→ dew21.de/vorteilswelt

Innovative Unternehmen mit Ausrichtung Digitalität sollen an der nördlichen Speicherstraße angesiedelt werden.

Ein Digitalcampus an der Wasserkante

OB Ullrich Sierau wünscht sich „eine Perlenkette hochwertiger Gebäude“

Die Dortmunder Stadtwerke (DSW21), Hauptgesellschafter der Dortmunder Hafen AG, haben das fünf Hektar große Gelände von Knauf Interfer SE an der Bülowstraße gekauft. Mit dem Erwerb der vormals industriell genutzten Fläche will DSW21 die Neugestaltung des Hafenquartiers unterstützen.

Vom „Heimathafen Nordstadt“ über den „Leuchtturm“ am Santa-Monika-Anleger bis hin zum „Lensing Media Port“ und dem geplanten „Gründungs- und Innovationszentrum“ in der Speicherstraße 10 bis 20: Die für die südliche Speicherstraße anvisierten Projekte befinden sich allesamt in Vorbereitung und sollen in den kommenden Jahren realisiert werden. Mittlerweile richten sich die Blicke vermehrt auch auf die nördliche Speicherstraße.

Oberbürgermeister Ullrich Sierau

Nach der geplanten Verschwenkung der Speicherstraße in Richtung Osten und dem Abriss der alten Bausubstanz soll auch die Wasserkante entlang des Schmiedinghafens entwickelt werden. Während es in der südlichen Speicherstraße zum größten Teil um den Umbau von Bestandsgebäuden geht, sollen im nördlichen Bereich Neubauten entstehen. Oberbürgermeister (OB) Ullrich Sierau, zugleich Aufsichtsratsvorsitzender von DSW21, schwebt eine „Perlenkette“ hochwertiger Gebäude mit innovativen Unternehmen in der ersten Reihe am Wasser vor. Durch die Übernahme der fünf Hektar großen Fläche von Knauf-Interfer wird das bisherige Platzangebot nun deutlich erweitert. Das in direkter Nachbarschaft liegende Grundstück soll einbezogen werden in die Entwicklung der nördlichen Speicherstraße zu einem „Digitalcampus“. Allerdings muss für diesen Bereich zunächst ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Erste Überlegungen sehen vor, auf den neu zugeschnittenen Grundstücken, die in erster Reihe am Wasser liegen, Bürogebäude entstehen zu lassen, die rundum auf Digitalität ausgelegt sind.

Den Auftakt könnte nach Vorstellungen von OB Ullrich Sierau ein neues, mehrgeschossiges Verwaltungsgebäude der Dortmunder Hafen AG neben dem Raiffeisen-Silo machen. Es soll hohe architektonische Qualität setzen und quasi Maßstab für alle folgenden Neubauten werden. Der OB erwartet „architektonische Unikate, die zu einer unverwechselbaren Adressbildung des Hafens beitragen.“ Einen solcher Anker könnte auch das Dortmunder Systemhaus (Dosys) werfen. Dessen Sitz an der Deggingstraße ist in die Jahre gekommen, und so wird für den städtischen IT- und Digital-Dienstleister Dosys ein Umzug zur Hafenkante erwogen. Mit Blick auf das Konzept eines „Digital-Campus“ liegt es ebenso nahe, einen Neubau für junge, auf Digitalität setzende Unternehmen an die künftige Promenade zu setzen. Von einem privaten Investor gebaut, könnte das Gebäude (ähnlich wie im Technologiezentrum und auf Phoenix-West) entweder als Inkubator oder als so genannter Accelerator („Startbeschleuniger“) für digitale Startups dienen. „Wir möchten für Digital-Firmen, die bereits hier sind, ein spezielles Umfeld schaffen, auch im internationalen Kontext“, sagt OB Ullrich Sierau nach Besichtigung diverser Modelle in den USA und Israel. „Es gibt eine Reihe internationaler Firmen, die in den deutschen und mitteleuropäischen Markt möchten.“

Bis 2025, so das Ziel, soll die meisten Vorhaben an der Wasserkante realisiert sein. In den nun folgenden Schritten werden die Grundstücke zunächst parzellengenau zugeschnitten und vorbehaltlich der Entscheidung der politischen Gremien an eine Entwicklungsgesellschaft übertragen. Sie soll den Titel „d-Port21“ tragen („d“ steht für digital) und eine gemeinsame Tochter von DSW21 (51 Prozent) und der Dortmunder Hafen AG (49 Prozent) werden. OB Ullrich Sierau geht davon aus, dass am Ende der Quartiersentwicklung zu den derzeit rund 5000 Arbeitsplätzen im Hafengebiet noch einmal 5000 Arbeitsplätze in und an der Speicherstraße hinzukommen.

Die Übernahme des Betriebsgrundstücks von Knauf Interfer durch DSW21 eröffnet die Möglichkeit, Flächen für die Entwicklung der Speicherstraße neu zuzuschneiden.

Arbeit an jedem Detail

Neues Projekt: ZWAR-Senioren machen altes Plattbodenschiff wassertüchtig

Erst haben sie die mehr als 120 Jahre alte „Vertrouwen" auf Vordermann gebracht. Jetzt nehmen sich die Aktiven von „ZWAR" ein weiteres Boot vor: Sie wollen die „Rival" restaurieren, ein Plattbodenschiff, das 1908 erstmals vom Stapel gelaufen ist.

Ein Schiff ist ein Schiff, nüchtern betrachtet. Egal, ob es das längste, schwerste, das mit dem größten Tiefgang oder dem stärksten Motor ist. Echten Seglern jedoch ist zu eigen, dass ein Schiff nie vergleichbar mit einem anderen ist. So geht es jedenfalls den 75 Mitgliedern der Initiative ZWAR, die 1984 den mehr als 120 Jahre alten Frachtensegler „Vertrouwen" gekauft und mit eigenen Händen wassertüchtig machten. Nun haben sie sich ein zweites altes Schiff zugelegt und wollen einmal mehr beweisen, dass handwerkliches Geschick zu etwas Schmucken führen kann: „Rival" heißt das Plattbodenschiff, mit dem sie ihr neues Abenteuer starten. Wer das 1908 in Holland vom Stapel gelaufene Boot sieht, wie es im Wasser des Schmiedinghafens dümpelt, der ahnt: Die ZWAR-Segler müssen über reichlich Vertrauen in ihre Fertigkeiten verfügen – Vertrouwen eben.

Wind und Wetter trotzen – das ist die Begrifflichkeit, die für solche Schiffe erfunden worden ist. Matt im Lack und angeschlagen in der Kondition liegt die 20,48 m lange und 4,08 m breite „Rival" am Kai. Bereits abgebaut sind die zwei Seitenruder, blank ist nichts mehr an ihnen. Träfe man jetzt nicht auf den Optimismus der Vertrouwen-Schriftführerin Heike Reinemann und den des 1. Vorsitzenden Harry Naujocks, man könnte sich kaum vorstellen, dass da jemals noch etwas Schwimmfähiges draus würde. Aber der Verein hat es vorgemacht: Seit mehr als 30 Jahren bietet ZWAR die 1896 gebaute „Klipperaak" (holländisch für Plattbodenschiff) für Wochentouren auf der Ostsee um Rügen und Usedom oder im Achterwasser, der Mündungslagune des Peenestroms, an.

Unter Deck der „Rival" sieht es kaum besser aus als oben. Etwas verloren steht die Figur einer halben Meter hohen Meerjungfrau auf dem Tisch. Ihre Haltung erinnert an Kate Winslet, wie sie am Bug der „Titanic" steht. Vom Gesamtzustand des Schiffes lässt sich Naujocks nicht beeindrucken: „2000 Arbeitsstunden und 30 000 Euro Materialkosten", überschlägt er kurz den Rahmen dessen, was auf den Verein zukommt. Fertigstellung: „etwa 2020."

Denn das macht den eingetragenen Verein aus: Er ermöglicht ein Zusammentreffen von Leuten verschiedener Talente, die sich ehrenamtlich dieser Restaurierungsaufgabe widmen. „Wir haben Elektriker, Ingenieure, Ärzte, Zimmerleute unter uns", sagt Heike Reinemann – mit anderen Worten: „Wir können alles selbst." Mit Beistand von oben sogar, weil auch ein Pfarrer dabei ist.

Kurze Erklärung: ZWAR („Zwischen Arbeit und Ruhestand") ist ein 1979 ins Leben gerufenes soziales Netzwerk, das Menschen ab 55 Jahren die Möglichkeit eröffnet, ihre Freizeit sinnvoll zu gestalten. Das geht weit gefächert von Nordic Walken über Vorlesen in der Schule, Nachbarschaftshilfe bis eben zu solchen größeren Projekten.

Zwölf Skipper zählt die Gruppe in ihren Reihen, sie wechseln sich ab, wenn die „Vertrouwen" von Mai bis September 2019 mit Gästen vom Museumshafen Greifswald aus wieder auf Ostseetörn geht. Die Winterzeit ist die Zeit der Pflege und Reparatur. Was nicht ausschließt, dass man nicht noch die ein oder andere Tour nach Münster zum Weihnachtsmarkt oder nach Henrichenburg zur Schleuse anbietet.

Mit der „Rival“ hat die ZWAR-Gruppe jede Menge vor der Brust. Die „Vertrouwen“ haben sie bereits wieder wassertüchtig gemacht.

ZWAR Kontakt

- Die ZWAR-Zentralstelle hat ihren Sitz an der Steinhammerstraße 3 in 44379 Dortmund-Marten. Telefon: 0231/96 13 17 0
- Im Internet: www.zwar.org/de/kontakt/
- Wer spezielles Interesse hat, bei der Restaurierung historischer Schiffe mitzuhelfen, kann sich im Internet unter www.vertrouwen.de ausführlich informieren.
- Dort gibt es eine Reihe von Kontaktmöglichkeiten mit Telefonnummern und mail-Adressen.

Genaueres zu allen Törns unter Telefon 0234-28 36 01 oder per mail an *heidrun@babik.de*. Mit dem Projekt „Rival“ steht wieder mehr Arbeit ins Haus. Weswegen weitere Aktive gesucht werden. Da die klassische Zielgruppe der ZWAR durch den allgemein späteren Eintritt in die Rente immer kleiner werde, suche man nun auch jüngere und noch berufstätige Dortmunder, die Freude an den historischen Schiffen haben. Wer sich einen Überblick verschaffen möchte, ist jeden Donnerstag zwischen elf und 13 Uhr eingeladen, am Ende des Schmiedinghafens einen Blick auf das Schiff zu werfen. „Wir freuen uns über weitere Mitstreiter aus allen Altersklassen: Arbeit und Spaß haben wir reichlich“, sagen Harry Naujocks und der 2. Vorsitzende Frank Reinemann unisono. Der Eingang befindet sich neben dem Gebäude Speicherstraße 100.

Der Gedanke ans zweite Schiff ist quasi durch das erste möglich geworden, weil man mit der „Vertrouwen“ jenes Geld erwirtschaftet hat, das nun in die „Rival“ gesteckt werden muss. Der Kahn lag ebenfalls im Greifswalder Museumshafen, der Eigentümer wollte ihn loswerden. „Wir sind zu fünft hochgefahren, um zu gucken, ob das etwas für uns ist“, erzählt Naujocks. Sie hatten ein Ultraschallmessgerät dabei, und das Ergebnis des Schiffsbodentests hat sie überrascht: „Das Metall hat eine Wandstärke zwischen 4,8 und 5,8 Millimeter – das ist für den Teil, der im Wasser liegt, unwahrscheinlich gut. Auch die Schraube ist in Ordnung.“ Jedenfalls: Die „Rival“ legte die Strecke Greifswald-Dortmund mit eigener Kraft zurück.

Motor-Spezialist Horst Bahr hat sich dann gleich des alten 6-Zylinder-Dieselmotors von 1954 angenommen, der aus 13,5 Litern Hubraum 100 PS schöpft. Komplett gereinigt, Ventile eingestellt etc. Alles Wichtige zeigte sich in besserem Zustand als angenommen. Nach anfänglicher Skepsis waren die Vereinsmitglieder überzeugt, dem Kauf stand nichts mehr im Wege. Der Preis: „Ein Euro plus Übernahme ausstehender Liegegebühren in Höhe von 400 Euro.“ Wenig Geld für viel Masse.

„Wir fangen mit den leichten Arbeiten an“, sagt Naujocks, „erstmal aufräumen und eine Ist-Aufnahme machen.“ Da reicht fürs Erste ein Blick nach links und rechts. Überall springt einen die Arbeit an. Wenn aber die acht Kojen für die Passagiere erst mal bereitstehen, das Holz abgeschliffen ist und sich und mit frischem Anstrich präsentiert, Kombüse und Nasszelle in Ordnung gebracht sind, wenn der Ostseewind das Segel am 110 Jahre alten Masten bläht oder der alte Deutz-Motor ruhig pulst, dann erkennt man den Charme der „Rival“, die früher Schüttgut transportiert hat. Der Motor ist erst später eingebaut worden.
So schafft es ein Kahn durch die Zeiten: gezogen, geweht, getrieben, vernachlässigt und – davon kann man ausgehen – wieder innig geliebt. „Für das Steuerrad jedenfalls haben wir schon eine Spende bekommen“, freut sich Naujocks. Und die Meerjungfrau will Heike Reinemann wieder zum Strahlen bringen.

DOKOM21 Online Backup

Wir sichern Ihre Unternehmensdaten vollautomatisch:
✓ Daten standortunabhängig sichern und wiederherstellen
✓ regelmäßige, automatische Durchführung
✓ Minimierung von Fehlerquellen
✓ Datenverschlüsselung & Komprimierung
✓ Unternehmensdaten vor internen und externen Gefahren im DOKOM21 Rechenzentrum in Dortmund geschützt

t: 0231.930–94 02 · www.dokom21.de

Was liegt näher... DOKOM21

Die Stadt wird neuer Eigentümer

Sanierung des Envio-Geländes ist abgeschlossen

Feierabend auf dem Envio-Gelände: Nach acht Jahren konnten die Sanierungsarbeiten auf dem fünf Hektar großen, vormals mit PCB belasteten Industriegrundstück an der Kanalstraße Ende vergangenen Jahres abgeschlossen werden.

Bei der Räumung der Hallen 51, 55, 1 und 2 sowie des Freigeländes in 2016 hat die Bezirksregierung Arnsberg ca. 3.300 t PCB-belastetes Material entsorgt. Anschließend wurden weitere Untersuchungen der Baukörper und des Freigeländes durchgeführt. Danach konnte sich die weitere Sanierung durch die die Firma Heitkamp Umwelttechnik 2018 auf den Rückbau der Hallen I und II sowie die Erneuerung der Freiflächen konzentrieren. Die Hallen I und II waren miteinander verbunden und sind inzwischen abgetragen. „Vor allem Halle I war sehr stark mit PCB belastet", sagt Joachim Schmied, für Umweltfragen zuständiger Hauptdezernent bei der Bezirksregierung Arnsberg.

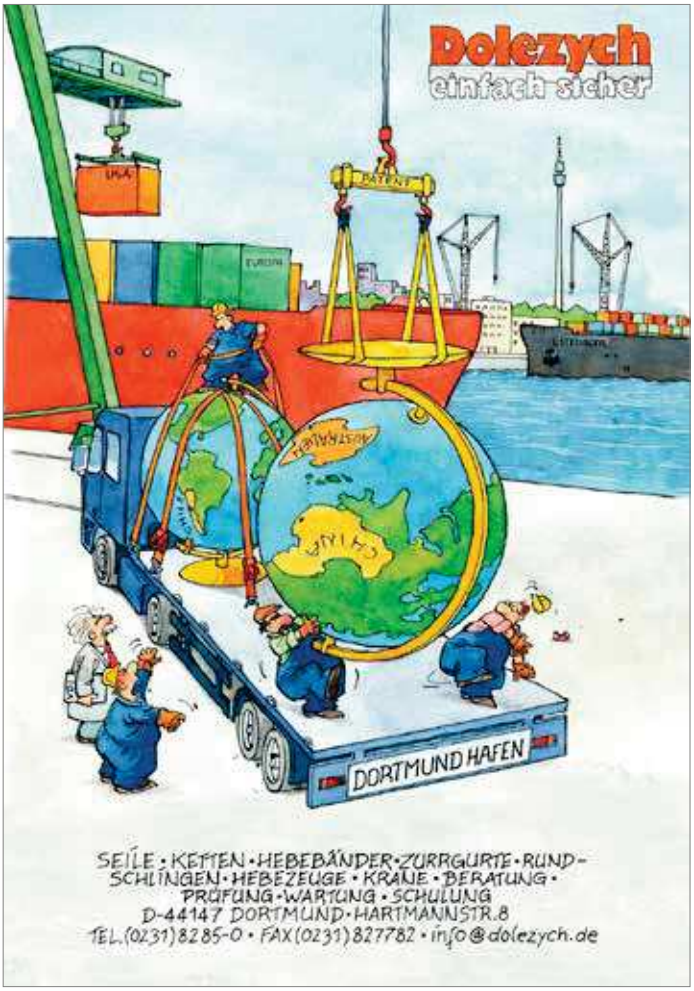
Die Arbeiter haben unter hohen Sicherheitsvorkehrungen alle Einbauten von Krananlagen bis zu Rohren und Leitungen demontiert, den Boden abgefräst und die Wände mit hohem Wasserdruck abgestrahlt. Das mit PCB belastete Fräsgut sowie die Deckenplatten wurden zu einer thermischen Abfallbehandlungsanlage nahe Leipzig transportiert. Während der Sanierung trugen die Arbeiter eine Vollschutz-Ausrüstung. Der Zugang zu Halle I, in der mit Unterdruck und Absaugfilteranlagen gearbeitet wurde, war nur über eigens eingerichtete Personen- und Materialschleusen möglich. Darüber hinaus sind die Sanierungsarbeiten von einem Bio-Monitoring begleitet und die Mitarbeiter der Firmen regelmäßig medizinisch untersucht worden. Besonderheit: Bei der Demontage von Halle I setzte die Firma Heitkamp einen zweiten Kran ein, mit dem sie unter fließendem Verkehr auf der Kanalstraße die oberen, mehr als fünf Tonnen schweren Betonplatten einzeln von den Wänden demontierte. Lothar Mikolajewski, Bauleiter der Firma Heitkamp: „Eine reine Vorsichtsmaßnahme." Bei einem herkömmlichen Abriss habe die Gefahr bestanden, dass sich einzelne Platten lösen und unkontrolliert zu Boden fallen.

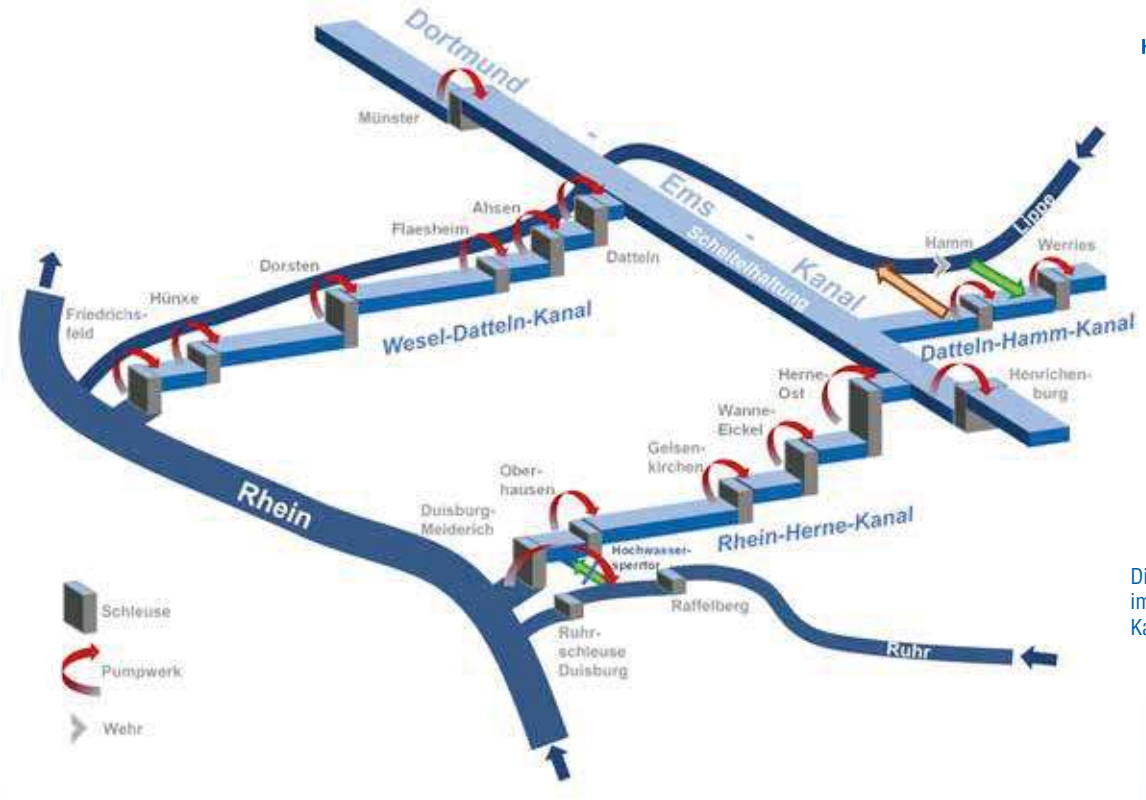
Stück für Stück wurden die obersten Betonplatten mit dem Kran demontiert.

Nach Demontage der beiden Hallen I und II wurden die Außenflächen saniert: Unter Staubschutz frästen die Arbeiter auf einem 4700 Quadratmeter großen Areal zunächst den obersten Zentimeter der Asphaltschicht ab, um danach eine neue, unbelastete Schicht aufzutragen. Es war der letzte Akt der acht Jahre dauernden, umfangreichen Sanierungsarbeiten, die 2010 durch den unsachgemäßen Umgang der Firma Envio Recycling GmbH mit PCB-belastetem Material notwendig geworden waren.

Die Kosten beziffert Arnsberg auf rund 7,5 Millionen Euro. „Damit liegen wir innerhalb unserer Kalkulation", sagt Hauptdezernent Joachim Schmied. Man könne zuvor nie hundertprozentig sicher sein, dass im Laufe einer solchen Sanierung nicht doch noch Unvorhergesehenes auftauche. Der überwiegende Teil der Sanierungskosten wird von der Bezirksregierung getragen – der eigentliche Verursacher, die Firma Envio Recycling GmbH, ist insolvent.

Nach Abschluss der Arbeiten will nun die Stadt Dortmund das Erbbaurecht an der Industriefläche übernehmen. „Die notwendigen Gespräche mit dem Insolvenzverwalter wurden geführt", sagt Robert Litschke, Sprecher der Wirtschaftsförderung der Stadt Dortmund. Die Änderung der Besitzverhältnisse soll in den ersten Wochen des neuen Jahres erfolgen. Nach Angaben der Wirtschaftsförderung sollen einerseits vorhandene Unternehmen am Standort gesichert und andererseits neue, zukunftsorientierte Nutzungen angesiedelt werden.





Die Wasserhaltung im westdeutschen Kanalnetz.

Ein ausgeklügeltes System

Kanäle blieben von Niedrigwasser verschont

Der Sommer 2018 war ein Stresstest für Schifffahrt, Wirtschaft und Natur. Die lange Trockenheit hat die Pegelstände von Rhein, Weser und Co. in ständig neue Rekordtiefen gestürzt. Die westdeutschen Kanäle hingegen sind von Niedrigwasser verschont geblieben.

„Niedrigwasser am Rhein macht der Industrie zu schaffen." „Transportkette für Benzin und Diesel gerät durcheinander." Im Sommer 2018 überboten sich die Medien mit täglich neuen Rekordwerten zum Niedrigwasser der Flüsse. Der Hydrologe Jörg Uwe Belz sprach im Deutschlandfunk von Wasserständen, die so extrem gewesen seien „wie seit der Aufzeichnung von Messungen vor 150 Jahren nicht".

Tatsächlich waren die Pegel stellenweise auf nicht gekannte Maße gesunken. Nach Angaben von Jan Böhme vom Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Duisburg-Rhein lang der Pegelstand in Köln am 23. Oktober bei gerade noch 69 Zentimetern gegenüber im Herbst üblichen 150 bis 350 Zentimetern. In Wesel waren es am gleichen Tag 95 Zentimeter – normal sind 200 bis 400 Zentimeter. Während Schifffahrt und Wirtschaft mit dramatischen Wasserverlusten auf den Flüssen zu kämpfen hatten, blieb das westdeutsche Kanalsystem verschont.
Zwar haben auch Wasserstraßen wie etwa der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) hauptsächlich durch den Wasserverlust der Schleusen, aber auch durch Undichtigkeiten an Schleusentoren sowie Verdunstung, Versickerung und Abgabe von Wasser an Industrie und Landwirtschaft einen regelmäßigen Verbrauch. Dieser Wasserverlust der Kanäle wird im Wesentlichen aber durch die Einspeisung von Lippewasser über die Verteilungsanlage in Hamm und in Trockenzeiten durch Hochpumpen aus der Ruhr und, je nach Bedarf, aus dem Rhein bei Duisburg ausgeglichen – alles in allem rund 500 Millionen Kubikmeter/Jahr.

„Dabei ist die Lippe der Hauptlieferant für das westdeutsche Kanalsystem", sagt Meike Cropp, Leiterin der Fernsteuerzentrale Wasserversorgung Datteln. Von dort werden zwischen Rheine, Hamm, Wesel und Duisburg die Wasserstände aller Kanäle überwacht und Pumpwerke zentral gesteuert. Maximal 25 Kubikmeter Wasser/Sekunde werden über die Wasserverteilungsanlage in Hamm in den Datteln-Hamm-Kanal (DHK) geleitet.

Der DHK ist Teil der so genannten „Scheitelhaltung", dem höchst gelegen Abschnitt innerhalb des westdeutschen Kanalnetzes. Diese „Scheitelhaltung" ist ein ausgeklügeltes System, tiefer gelegene Kanäle mit ausreichend Wasser zu versorgen. In Summe rund 100 Kilometer lang, umfasst die „Scheitelhaltung" Teile des Rhein-Herne-Kanals (RHK), des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) und eben des Datteln-Hamm-Kanals (DHK). „Sie wirkt quasi wie ein Speicher, der die unteren Kanalhaltungen versorgt", sagt Meike Cropp.
Aus der Lippe eingeleitet, fließt das Wasser vom Datteln-Hamm-Kanal in den DEK und in die tiefer gelegenen Kanäle.

Die „Scheitelhaltung" ist der Topografie des Geländes geschuldet: Auf dem Weg vom Rhein zur Ems, zur Weser oder nach Dortmund sind mit Hilfe von Schleusen treppenförmig erhebliche Höhenunterschiede (Kanalstufen) zu überwinden. Die Höhendifferenz zwischen der Ems bei Emden und der Scheitelhaltung Herne, Datteln, Hamm und Münster beispielsweise beträgt über den Dortmund-Ems-Kanal rund 56 Meter. Von dieser Scheitelhaltung bis zum Dortmunder Hafen sind an der Schleuse Henrichenburg noch einmal 13,50 Meter zu überwinden; die Hubhöhe der Schleuse stellt die höchste Kanalstufe in Westfalen dar. Mit der Wasserentnahme aus Ruhr und Lippe und der Einspeisung in die „Scheitelhaltung" wird ein konstanter Wasserspiegel hergestellt und so der Schiffsverkehr im westdeutschen Kanalnetz gesichert. Der Pegelstand des Dortmund-Ems-Kanals liegt dabei zwischen 70,1 Meter und 69,9 Meter über dem Meeresspiegel (Normalnull).

Skizze: BfG, 2017, „Untersuchungen zu den Auswirkungen des Neubaus der Schleusenkammer Nord am Standort Wanne-Eickel auf die Auslastung der Pumpwerksketten auf der Basis beobachteter meteorologischer und hydrologischer Daten", Autoren: Richter, K.; Ebner von Eschenbach, A.-D., Bundesanstalt für Gewässerkunde, Bericht 1927

Serie

UNTERNEHMENS-PORTRAIT

Das Geschäft rollt

Dortmunder Eisenbahn: Spezialist für die letzte Meile ins Werk

Die Dortmunder Eisenbahn (DE) deckt mit ihrem Güterverkehr das ganze Ruhrgebiet ab. 1899 als Hafenbahn auf die Schiene gesetzt, ist sie zum Spezialisten für die letzte Meile in die Werke hinein geworden.

Auf der 88 Tonnen schweren Diesellok prangt „Autozug Sylt", die vor den Werkstätten der Dortmunder Eisenbahn GmbH in Wambel darauf wartet, wieder in beste Kondition versetzt zu werden. Wind, Wetter und Last haben ihr zugesetzt, den weiten Weg ins Ruhrgebiet hat sie vom Hindenburgdamm aus angetreten, weil sie nach einem Verkauf fit gemacht werden soll. Eigentlich ungewöhnlich.

Denn die DE, die 1899 als Dortmunder Hafenbahn auf die Schiene gesetzt wurde, um heimische Hochöfen und Stahlwerke zu versorgen, und deren Gesellschafter seit 2009 die Captrain Deutschland GmbH und die Dortmunder Hafen AG sind, versteht sich eigentlich als regionaler Anbieter von Leistungen. „Das betrifft allerdings nur unsere Werksverkehre", meint DE-Geschäftsführer Marcel de la Haye, „unsere Werkstattleistungen bieten wir überregional ebenso anderen Unternehmen an." Ob Dieselloks, Triebwagen oder Güterwaggons – sie sind alle willkommen in den Wambeler Hallen. Und dann rollt mitunter schon mal so etwas Exotisches wie eine Sylter Lok heran.

Gleich mehrere Lokomotiven stehen in den Hallen und werden gewartet. „Die hat einen Radsatzschaden", sagt Frank Munsch, Leiter der Fahrzeugtechnik, und weist auf eine bei Orenstein & Koppel, Werk Dortmund, gebaute Lok. Dass O&K in Dortmund Loks gebaut hat, dürfte schon Jahrzehnte lang her sein und gehört schon in den Bereich der Heimatkunde. Was ein Problem deutlich macht: Die Loks gibt es mitunter länger als die Werke. Mit der Folge, „dass wir manchmal Ersatzteile nach Muster nachbauen lassen müssen". Was dauert und kostet. Auf ein Kugellager könne man gut und gerne schon mal 12 Monate warten. „Da müssen sie rechtzeitig in die Kristallkugel gucken, um zu erfahren, wann was kaputtgeht", meint er und lacht. Munsch schätzt, dass in diesem Jahr bestimmt 60 Loks und über 1000 Güterwagen die Hallen durchlaufen haben. „Die Auslastung ist aktuell sehr gut", freut sich Dr. Roland Kitschler, Geschäftsführer der DE Infrastruktur GmbH, die über 33 Kilometer öffentliche Gleise verfügt und über 100 Kilometer nicht öffentliche Gleise betreut – vor allem in den Werken von ThyssenKrupp Steel. Mit den zuletzt eingestellten vier Gleisbauern sind es 28 Mitarbeiter, die DE Infrastruktur hier beschäftigt. Das soll aber noch nicht das Ende sein. Vor allem sind es Lokführer, die bei der Dortmunder Eisenbahn gesucht werden.

Geschäftsführer Marcel de la Haye (l.) und Dr. Roland Kitschler.

Die Wartung und Instandhaltung gehören zum laufenden Geschäft.

Die Geschäftsführer sehen noch reichlich Entwicklungsmöglichkeiten im dieselgetriebenen regionalen Güterverkehr. Dortmund, Gladbeck, Mülheim, Bochum, Hamm: „Wir decken das ganze Ruhrgebiet ab." Genauer gesagt, und das ist die Besonderheit: „Wir sind die Spezialisten für die letzte Meile in die Werke hinein." Schaffen Waggons heran, holen sie ab, stellen Züge zusammen, die dann vom Mutterkonzern Captrain (oder anderen wie z.B. der Lineas oder der Deutschen Bahn) für den überregionalen und europaweiten Transport übernommen werden. Groß, schwer, lang und weit können viele, die DE glänzt eher als Zuträger für Unternehmen in Sachen Rohstoffen, Stahl und Chemie, als Spezialist für die Feinverteilung. Marcel de la Haye: „Diese letzte Meile ist nämlich häufig kompliziert. Wir aber kennen uns in den Werken aus, wir haben die Schlüssel für die Tore, wissen, wie viele Wagen aufs Gelände passen, arbeiten mit Funkfernsteuerung für unsere Loks..."
Der Gesamtumsatz lag 2017 bei den Bahnlogistikern DE und DE Infrastruktur bei über 36 Mio. Euro. Insgesamt werden 250 Mitarbeiter beschäftigt. 22 Dieselloks und 32 Güterwagen gehören zum Unternehmen DE, das Transportaufkommen im vergangenen Jahr lag bei 16,9 Millionen Tonnen. Wie gesagt, das Geschäft rollt.

Neben den eigenen Loks sind noch 15 weitere angemietet. „Wir sehen noch großes Potential bei Unternehmen wie DHL, Schenker, Decathlon, Amazon", so Kitschler. Angefangen hat alles mit der Hafenbahn, „und der Hafen ist auch heute noch die Quelle zahlreicher Verkehre für uns". Beispielsweise entwickele sich das Containergeschäft ebenfalls sehr positiv. Es gebe längs der Hafenbecken weiterhin Anlieger, die traditionell noch über eine Schienenanbindung verfügten, sie aber zugunsten von Lkw nicht nutzten. Vielleicht finde da mal wieder ein Umdenken statt. Denn was die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit anbelangt: „Beim Schienengüterverkehr gibt es die."

Die Dieseldiskussion um Stickoxyde und Feinstäube hat das Thema Schienenverkehre mehr und mehr in den Vordergrund gerückt, „das merken wir schon seit anderthalb Jahren". Auch wenn man selber mit Dieselloks führe, sei man Profiteur der Dieseldiskussion. Was man gut nachvollziehen kann, weil eine Lok gerne mal 2000 Tonnen Material zieht, keinen Reifengummiabrieb hat und sowieso die Reibung der Räder auf den Schienen viel geringer ist. Dennoch geht die Diskussion nicht gänzlich an der Eisenbahn vorbei. „Es gibt zwar schon Hybridantriebe für Lokomotiven", stellt de la Haye fest, „aber noch nicht zu einem annehmbaren Preis." Zum Thema „annehmbar" könnte Reparaturschlosser Uwe Luka auch etwas sagen. Der Pneumatikfachmann nimmt eine Lok in Augenschein, die aus einer Vermietung hereingekommen ist. „Mmmh", brummt er, „schlechter Gesamtzustand. Neue Sitze, Bleche austauschen, ein Anstrich..." Kein großer Schaden – eher was für Schöner Wohnen. Man sollte schon ein wenig auf das Material achten, solch eine Lok kostet schließlich zwischen 1,8 und zwei Millionen Euro. Nebenan sortieren der Mechatroniker Jens Bredenbröcker und der Industriemechaniker Dennis Rematzki kaputte Hydraulikschläuche, die zurück zum Lieferanten gehen, damit der den Ersatz in der selben Länge fertigen kann. Was geht, machen sie selbst. „Mal einen Flansch anpassen, mal einen Bolzen drehen - oft fehlen Einzelteile", sagt Lehrschweißer Volker Hertel, „deswegen fertigen wir Dinge auch noch selber an."

„Wir haben schon mal einen Friseur und einen Versicherungskaufmann zu Lokführern umgeschult."

Man merkt: Bei der Dortmunder Eisenbahn sind reichlich verschiedene Gewerke gefragt. Und ebenfalls Seiteneinsteiger. „Wir haben schon mal einen Friseur und einen Versicherungskaufmann zu Lokführern umgeschult", meint de la Haye, „und wir bilden auch Frauen gerne zu Lokführern aus." Beim bundesweiten Berufsorientierungstag „Girl's Day" ist die Dortmunder Eisenbahn regelmäßig dabei, inzwischen sind fünf von 85 Lokführern Frauen. Noch ein ziemliches Missverhältnis, „aber wir sind da auf Wachstumskurs". Wie sonst auch. Vier, fünf Konkurrenten gebe es noch in der Region. „In fünf Jahren wollen wir gerne die Nr. 1 im Ruhrgebiet sein", wünscht sich de la Haye. Die Mitbewerber möchte die Dortmunder Eisenbahn abhängen. Ein Überholvorgang – sozusagen auf der letzten Meile.

Der zweite Kran geht in Betrieb

Im Oktober 2018 wurde er geliefert, seit Jahresbeginn 2019 ist er einsatzbereit: Durch den zweiten Ladekran werden die Kapazitäten der KV-Anlage (Anlage für den Kombinierten Verkehr) deutlich gesteigert.

Rund 20 Meter hoch und 290 Tonnen schwer, nimmt jetzt auch der zweite Verladekran der KV-Anlage an der Franz-Schlüter-Straße den Dienst auf. Ausgestattet mit einer Traglast von 41 Tonnen, sorgt der Kran für eine Verbesserung der betrieblichen Abläufe und steigert die Kapazität des Umladebahnhofs von 60.000 auf gut 100.000 Ladeeinheiten/Jahr.

Zusätzliche Mittel für die Beschaffung sind nicht notwendig geworden: Die vom Eisenbahnbundesamt bewilligten Fördermittel von insgesamt 18,6 Millionen Euro für den Bau der gesamten KV-Anlage werden nicht überschritten. Seit der Inbetriebnahme 2016 haben Kunden wie beispielsweise Ikea, Tedi oder Kik die Möglichkeit, ihre Gütertransporte in Ergänzung zum Containerterminal auch über den neuen Verladebahnhof abzuwickeln, auf dem Waren vom Lkw auf die Schiene umgeschlagen werden – und umgekehrt. In einem weiteren Schritt soll die KV-Anlage auf das benachbarte Grundstück erweitert und die Kapazitäten auf dann 150.000 Ladeeinheiten/Jahr hochgefahren werden.

Vor neuen Herausforderungen

Hafenabend unterstreicht die enge Kooperation zwischen Hamburg und Dortmund

Nordrhein-Westfalen ist im containerisierten Hinterlandverkehr des Hafen Hamburg das zweitwichtigste deutsche Bundesland. Eine besonders enge Verbindung pflegt der größte deutsche Seehafen dabei mit dem Dortmunder Hafen.

Die Zusammenarbeit zwischen Logistik-Verantwortlichen aus Dortmund und der Metropolregion Hamburg zu vertiefen, war das Ziel des vierten „Dortmunder Hafenabends" im U-Turm. Rund 170 Teilnehmer waren der Einladung der Dortmunder Hafen AG und Hafen Hamburg Marketing e.V. gefolgt. Umrahmt wurde die Veranstaltung von Klängen der MGV Harmonie Zeche Victoria Lünen 1921 e.V. und der Sängervereinigung Oberaden/Beckinghausen 1882.

Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, erläuterte in einer kurzen Begrüßung die ergänzende Entwicklung des Dortmunder Industriehafens zu einem „Digital- und Medienhafen mit Erlebnisqualität." Die Erfolge des Dortmunder Strukturwandels hob Thomas Westphal, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung Dortmund hervor: Die Arbeitslosenquote sei mit 9,8 Prozent (November 2018) so niedrig wie zuletzt 1981; die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze (rund 240.000) so hoch wie 1973. Mit Blick auf die digitale Entwicklung und die forschende Industrie habe Dortmund den Anspruch, „Zentrumsfunktion für den westfälischen Wirtschaftsraum" zu bekommen. Die Entwicklung der Speicherstraße in einen Digital-Standort sei ein Angebot sowohl an junge als auch an etablierte Unternehmen, ihre Zukunftsgeschäfte aufzubauen.

Auch Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende von Hamburg Hafen und Logistik AG (HHLA), richtete in ihrer Rede den Blick nach vorn. Eindringlich warb sie dafür, die „Neue Seidenstraße", jenes 1,1 Billionen schwere Infrastrukturprojekt, mit dem die Exportnation China

Volker Hahn, Axel Mattern (Hafen Hamburg Marketing), Angela Titzrath (Vorstandsvorsitzende Hamburger Hafen und Logistik AG), Uwe Büscher (Dortmunder Hafen AG), Thomas Westphal (Wirtschaftsförderung Dortmund) und Ingo Egloff (Hamburg Hafen Marketing, v.l.).

ihre Transportrouten nach Europa, Afrika und den Mittleren Ostern sichern will, als Chance zu nutzen und „sich ein Stück von diesem Kuchen zu holen." Der chinesische Binnenmarkt sei umgekehrt ein „Riesenpotenzial für europäische Waren." Er sei mit 1,4 Milliarden Menschen zweieinhalb mal so groß wie die EU. Das bedeute eine immense Kaufkraft. Was spreche dagegen, so Angela Titzrath, wenn Hamburg Endpunkt der kontinentalen Seidenstraße werde und der Knotenpunkt für Skandinavien und den Ostseeraum?

Als führende Industrienation, über deren Seehäfen rund 25 Prozent des Außenhandels abgewickelt wird, der Großteil davon in Hamburg, müsse Deutschland mehr Geld für die Häfen und für die dazu gehörenden Hinterlandanbindungen aufbringen. „Deutschland darf sich nicht von den weltweiten Handelsrouten über die Seewege abkoppeln", warnte Angela Titzrath.

Hörspiel fesselt die Zuhörer

Der Titel eines Hörspiels, das rund 80 Besucher auf der Santa Monika verfolgt haben, lautete „Die letzte Fahrt des Geisterschiffs". Gespannt lauschten sie den Abenteuern der drei jungen Detektive Alexia, Paul und Finn, die sich aufmachen, die Geheimnisse eines rund 100 Jahre alten Trawlers zu erforschen, der ohne Besatzung im Dortmunder Hafen auftaucht. Realisiert wurde das Hörspiel von der Dortmunder Hafen AG in Zusammenarbeit mit der Lüdinghauser Hörspielproduktionsfirma Pit & Land. Das Abenteuer um den Trawler bildet den Auftakt der von Pit & Land ins Leben gerufenen Hörspielreihe „Dortmund Detektive", denen weitere mysteriöse Fälle an bekannten Schauplätzen ins Haus stehen. „Wir möchten Kindern und Jugendlichen die Stadt aus neuen Perspektiven zeigen und sie hinter die Kulissen interessanter Orte führen", verrät Autor Raimon Weber.

Die Abenteuer der Dortmund Detektive sorgen für beste Unterhaltung.

SIEBEN FRAGEN

Im Hafengebiet stehen zwei alte, längst ausrangierte Portalkräne. Für einen wird eine neue Verwendung überlegt. (Frage 3)

1. *Das Alte Hafenamt, nach Entwürfen von Stadtbaurat Friedrich Kullrich errichtet und am 11. August 1899 eingeweiht, ist eines der Wahrzeichen der Dortmunder Nordstadt. Die Bedeutung des denkmalgeschützten Gebäudes wird auch vom Regionalverband Ruhr (RVR) gewürdigt. In welcher Form?*

A Der RVR hat das Alte Hafenamt seit Langem in sein Projekt „Route der Industriekultur" aufgenommen. Sie verbindet die „wichtigsten und touristisch attraktivsten" Industriedenkmäler des Ruhrgebiets.

B Der RVR hatte vor Jahren angeregt, das Land NRW möge den „Schleusenpark" Waltrop mit seinen Hebewerken und Schachtschleusen gemeinsam mit dem Alten Hafenamt für die Aufnahme in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes vorschlagen.

C Der RVR möchte das markante Gebäude 2027 in die Internationale Gartenausstellung (IGA) einbinden und es in Anlehnung an die Pläne für die Speicherstraße in eine „Digitale Erlebniswelt" verwandeln.

2. *Die Hafen-Führungen von Kultur-Wissenschaftlerin Ute Iserloh („Kulturvergnügen") erfreuen sich regelmäßig hoher Beliebtheit. Bei ihren Touren informiert sie die Teilnehmer in deutscher Sprache und auf Wunsch auch in. . .*

A ... schwedisch.

B ... französisch.

C ... englisch und niederländisch.

3. *An der Franziusstraße am Petroleumhafen stehen zwei 1906 und 1908 erbaute Portaldrehkräne, die sich beide im Eigentum der Stadt Dortmund befinden. Für einen der Kräne gibt es erste Überlegungen für eine neue Verwendung. Welche?*

A Die Stadt erwägt, einen der beiden Kräne in der südlichen Speicherstraße aufzustellen, um das typische Hafenflair zu betonen.

B Der Drehkran soll auf dem Gelände der KV-Anlage (Anlage für den Kombinierten Verkehr) an der Franz-Schlüter-Straße eingesetzt werden.

C Der Kran soll an eine Schrottverwertungsfirma im Hardenberghafen verkauft werden und dort seine Dienste verrichten.

4. *Anfang 2012 ist im Rahmen des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet im Dortmunder Stadtgebiet eine erweiterte Umweltzone in Kraft getreten. Welche Auswirkungen hat die Umweltzone seitdem für den Verkehr im Hafengebiet?*

A Der Hafen darf nur noch von Lkw mit grüner Plakette befahren werden.

B Weil der Hafen ein Industriegebiet ist, dürfen Lkw auch mit gelber Plakette hinein.

C Keine. Der Dortmunder Hafen ist von der Umweltzone ausgenommen.

5. *Sie sind für die Sauberkeit der Hafenbecken zuständig, kontrollieren und reparieren kleine Schäden an den Spundwänden und halten das Aufsichts- und das Arbeitsboot des Hafens in Schuss. Die Hafenhandwerker haben jeden Tag gut zu tun. Welche Tätigkeit gehört darüber hinaus noch zu ihren Aufgaben?*

A Sie sorgen dafür, dass die Hafenbecken im Winter nicht zufrieren.

B Sie pflegen den Leinpfad.

C Sie helfen beim Löschen und Sichern von Containern.

6. *Schwimmen im Dortmund-Ems-Kanal (DEK) ist im Sommer verlockend, leider aber auch mit erheblichen Gefahren verbunden. Dabei gibt es eine gute Alternative: In Deusen liegt direkt neben dem DEK ein Kaltwasserfreibad mit Badeinseln, Strömungskanal, Wasserterrassen und vielem mehr. Wie heißt das Bad?*

A Freibad Hardenberg.

B Freibad Stockheide.

C Naturfreibad Froschloch.

7. *Wie lautet die Höchstgeschwindigkeit für Sportboote auf dem DEK?*

A 30 km/h

B 12 km/h

C 20 km/h

LÖSUNGEN

Für jede richtige Antwort gibt es einen Punkt.

0-2 Punkte:
Da ist noch deutlich Luft nach oben.

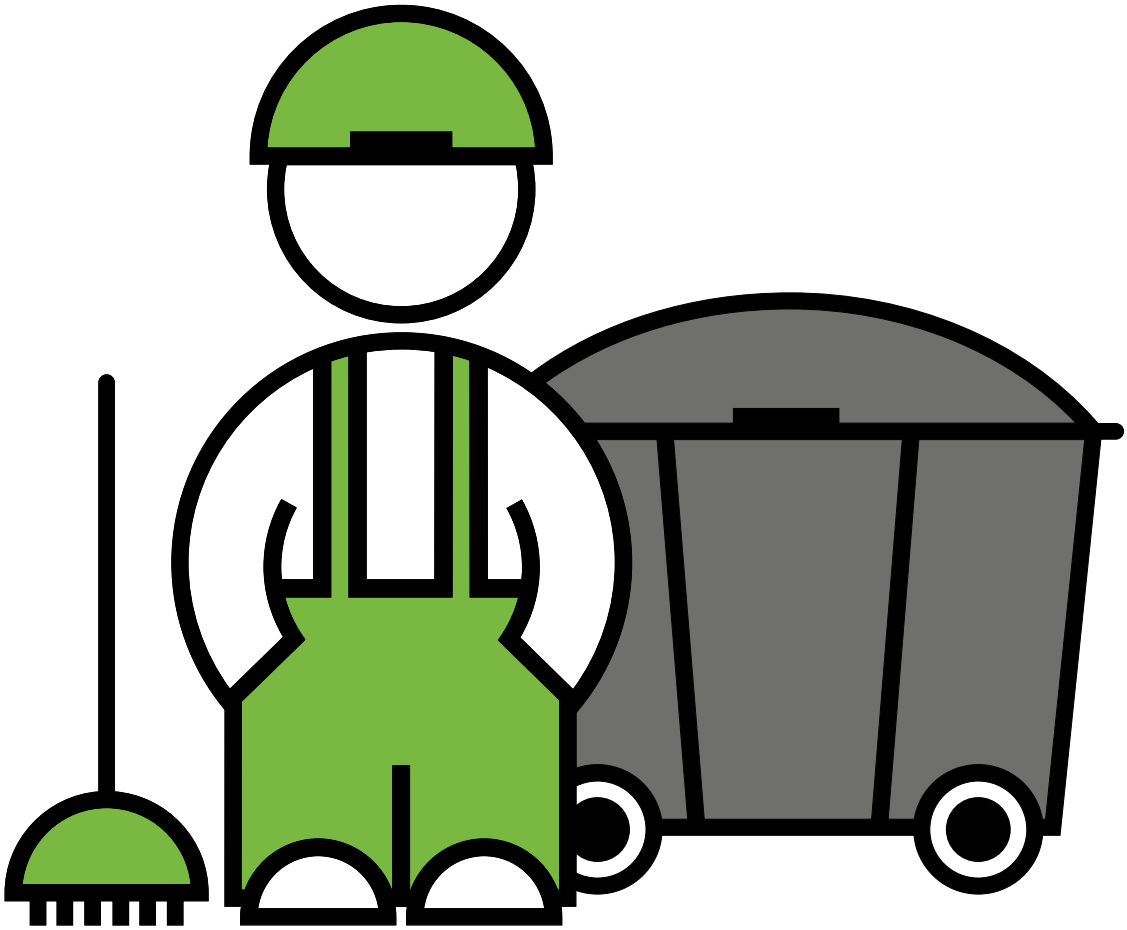
2-5 Punkte:
Gutes Basiswissen.

5-7 Punkte:
Glückwunsch: Sie sind auf dem Weg zum Hafen-Experten.

1A//2C//3A//4C//5B//6A//7B

Abfall ist unser Ding.

Standort Service Plus steht für ein abfallwirtschaftliches, einheitliches Dienstleistungsspektrum kommunaler Entsorgungsunternehmen und dient der Optimierung der Abfallsituation in Großwohnanlagen.



STANDORT
SERVICE
PLUS

EDG **Entsorgung Dortmund GmbH** / T 0800 9111.111 / info@edg.de