

# Inhalt 4|2019



# 30 Jahre CTD: Wachstum geht weiter

Seit nunmehr 30 Jahren ist das Container-Terminal Dortmund (CTD) an der Kanalstraße zum Zielpunkt für Stahlboxen aus aller Welt geworden. Der Markt für den Kombinierten Verkehr wächst weiter, und das CTD stellt sich darauf ein.

12



# Karriere auf dem Wasser

Seit zehn Jahren sind der Dortmund-Ems-Kanal und der Olympiastützpunkt für Carina Bär (29) Dreh- und Angelpunkt einer großen Karriere. "Das Umfeld ist das beste in Deutschland", sagt die Ruderin, die inzwischen als Ärztin im St. Johannes-Hospital arbeitet.

04



#### Im Nachtbetrieb an der Schleuse

Der nächtliche Notbetrieb der Schleuse Henrichenburg ist beendet. Von August bis Mitte September hat eine dreiköpfige Schicht täglich von 19 Uhr bis 2.45 Uhr dafür gesorgt, dass Schiffe auf dem Weg zum und vom Dortmunder Hafen die Schleuse passieren konnten. Ein Rückblick.

80



# Wasserpest: Hafen "erntet" acht Tonnen Pflanzen

So schlimm war's noch nie: Mit einem Mähboot hat die Dortmunder Hafen AG im Sommer über Wochen hinweg die Wasserpest bekämpft. Mit Erfolg: Acht Tonnen Pflanzenteile wurden aus den Hafenbecken gefischt.

11

# Speicherstraße: Bürger bringen ihre Ideen ein

Bei der Entwicklung der Speicherstraße in ein urbanes Hafenquartier haben Bürger die Möglichkeit, eigene Ideen einzubringen. Stadtplaner Prof. Dr. Franz Pesch fasst die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt im Interview zusammen.

05

# Hafen-Vorstand fordert eine "konzertierte Aktion"

Vor dem Verkehrsausschuss des NRW-Landtages hat Hafen-Vorstand Uwe Büscher eindringlich für die zügige Modernisierung der Wasserstraßen plädiert – und Kritik in Richtung Bundesverkehrsministeriumn geäußert.

07

# Party-Stimmung beim Hafenspaziergang

Von Jazz bis Polka; vom Künstlermarkt bis zu selbstgemachten Graffiti-Motiven: Auch die 9. Auflage des Hafenspaziergangs hat viele tausend Besucher begeistert und das Hafenviertel in beste Party-Stimmung versetzt.

14



# Liebe Leserin, lieber Leser!

ndlich! Dortmund ist nach einer dreimonatigen Durststrecke wieder restriktionsfrei an das Bundeswasserstraßennetz angeschlossen. Damit kann der Dortmunder Hafen seiner Rolle als Logistikdrehscheibe und wichtiger Hinterlandhafen für Seehäfen wie Hamburg, Wilhelmshaven, Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam oder Amsterdam wieder voll gerecht werden. Das entlastet die verstopften Straßen und kommt durch weniger Lärm und CO2-Ausstoß auch den Menschen und der Umwelt zu Gute.

Um als Europas größter Kanalhafen nicht länger vom Zustand einer einzelnen Schleuse abzuhängen, ist Engagement gefragt.

Unsere Argumente für mehr Planungssicherheit auf der Wasserstraße konnten wir kürzlich in einer Anhörung im nordrhein-westfälischen Landtag vortragen und haben manchen Abgeordneten damit zum Nachdenken gebracht. Das kann jedoch nur ein erster Schritt gewesen sein, da das Geld für eine zweite Schleuse in Henrichenburg letztlich von den Haushalts- und Verkehrspolitikern/innen des Bundes bewilligt werden muss. Seien Sie sicher, dass wir den eingeschlagenen Weg im Interesse der Wirtschaft im östlichen Ruhrgebiet weitergehen werden.

Auch sonst liegt ein ereignisreicher Sommer hinter uns: Im Rahmen einer ersten Bürgerwerkstatt konnten Ideen für die Quartiersentwicklung rund um die Speicherstraße gesammelt wer-



den. Das dort verspürte Interesse setzte sich beim traditionellen "Hafenspaziergang" fort: Tausende Gäste besuchten Veranstaltungen, informierten sich über geplante Projekte und schauten hinter die Kulissen teilnehmender Hafenunternehmen.

Mit einem Mähboot sind wir außerdem der wuchernden Wasserpflanze Elodea zu Leibe gerückt und durften die Fernsehköche Björn Freitag und Frank Buchholz samt Hausboot "unaone" zu Dreharbeiten im Hafen begrüßen.

Vor der Dortmunder Hafen AG liegt nun der Umzug in ein neues Verwaltungsgebäude.

Auch dies ein sichtbares Zeichen, dass die Quartiersentwicklung rund um die Speicherstraße an Fahrt aufnimmt. Ich freue mich auf die neue Zeit, die zwar von viel Baulärm, aber ebenso vielen Chancen begleitet sein wird.

Einen schwungvollen Herbst wünscht Ihnen

Ihr Uwe Büscher Vorstand Dortmunder Hafen AG

#### DIE **DORTMUNDER HAFEN AG ZIEHT UM**

Ab dem 11. November 2019 sind dies unsere neuen Kontaktdaten:

> **Dortmunder Hafen AG** Bülowstraße 12 44147 Dortmund Tel.: (0231) 700901-0 Fax: (0231) 700901-39

#### **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

Medienmanufaktur Dortmund Dortmunder Hafen AG

Lensing Druck Feldbachacker 16, 44149 Dortmund

#### Erscheinung:

Das Hafenmagazin erscheint jeweils zu Beginn eines Quartals in einer Auflage von 2,500 Exemplaren.

## **GESICHTER** des Hafens

# Schlag auf Schlag zur Karriere

Ruder-Weltmeisterin Carina Bär: 25.000 Kilometer Training auf dem DEK

Der Olympia-Stützpunkt ist der Dreh- und Angelpunkt ihrer Karriere, der DEK ihr "Trainingsplatz". Carina Bär (29), Olympiasiegerin und mehrfache Ruder-Weltmeisterin, spricht vom "besten Umfeld in Deutschland."

Es gibt Dinge und Umstände, die sind von Dauer. Während man sich selber verändert, bleiben sie bestehen. Im Leben von Carina Bär gibt es eine Konstante, die wie kaum etwas Anderes beides verkörpert, Veränderung und Dauer. Es ist der Dortmund-Ems-Kanal. Die Ruderin hat hier in den vergangenen zehn Jahren Schlag für Schlag eine große Sportlerinnenkarriere auf Kiel gelegt. Alles ist wie immer, das Wasser, die Spundwände. In der Zwischenzeit allerdings ist die 29-jährige Olympiasiegerin 2016 in Rio im Doppel-Vierer sowie mehrfache Weltmeisterin geworden. 25.000 Trainingskilometer hat sie seit 2009 im Hafenwasser zurückgelegt, meistens zwischen Kanalkilometer 2 und 7. Zählt man die 15.000 Kilometer hinzu, die sie im Berliner Olympiastützpunkt und in anderen Trainingslagern abgespult hat, ist die Erde in Äquatorhöhe mehr als einmal umrundet.



Noch immer trainiert Olympiasiegerin Carina Bär bis zu 30 Stunden pro Woche.

Für jeden Nicht-Ruderer ist klar: Ein Karriereende kann da nur Verlockung sein. Stimmt aber nicht: "Nee, allermeistens macht es schon noch Spaß." Das habe sie immer gemocht an dieser Schinderei:



Carina Bär am Dortmund-Ems-Kanal: "Die besten Erfolge erzielt man durch Zusammenarbeit."

"Man merkt, wie man besser wird. Und dass man sich das Besser-Werden mit den anderen erarbeitet. Die besten Erfolge erzielt man halt durch Zusammenarbeit – das habe ich im Boot gelernt." Angefangen hat alles 2005 in Heilbronn, da war sie 15 Jahre alt. Ein Lehrer am Gymnasium, der auch Trainer beim Landesruderverband war, stellte ihr Talent fest. Carina Bär war groß und besaß das richtige Verhältnis zwischen Kraft und Ausdauer. Um es mal so zu sagen, das Boot nahm Fahrt auf…

20-30 Stunden Training die Woche sind es nun, nur alle drei Wochen einen Tag frei. Wer sich so etwas antut, der will vielleicht mehr vom Sport als Medaillen. Sie hat Anstrengung in Gold umgemünzt, "aber eigentlich hat sich durch die Medaille nicht viel in meinem Leben geändert". Doch sie weiß seitdem, dass man das, was man will, tatsächlich erreichen kann. Wofür ihr abgeschlossenes Medizinstudium ein weiteres Beispiel ist. Sie waren zu viert im gleichen Semester, "und das hat alles leichter gemacht – dass man wusste, die anderen sind auch müde und müssen trotzdem noch lernen".

Derzeit arbeitet Carina Bär als HNO-Ärztin im St. Johannes-Hospital in Dortmund. Und was ist das Mehr über die Meriten hinaus? "Ich glaube, dass ich selbstsicherer und häufig entspannter bin als andere", findet sie. Das habe sie im Studium gemerkt. Diese Mehrfachbelastung Spitzensport und Studium zeichnet viele Ruderer aus. Warum liest man das so wenig von Fußballern? Carina Bär, die von einem Bauernhof in Bad Rappenau stammt, lächelt: "Weil wir von unserem Sport nicht leben können." Es muss einfach parallel laufen, sonst wird das Risiko zu hoch, den Anschluss zu verlieren. Und "Anschluss verlieren" ist für Spitzensportler per se eine unmögliche Umschreibung.

Seit zehn Jahren ist der Olympiastützpunkt in Dortmund ein Dreh- und Angelpunkt ihrer Karriere. "Das Umfeld ist das beste in Deutschland", findet sie, "von der Stadt bis zum Zahnarzt: Hier gibt es ein gutes Netzwerk, man weiß immer, wohin man sich wenden kann. Dafür bin ich den vielen Menschen, die uns in Dortmund unterstützen, sehr dankbar." Nur so sei Spitzensport möglich: "Wenn es drum herum funktioniert." Aber auch mittendrin – so zwischen Kilometer 2 und 7.

# "Die Menschen haben eine hohe Erwartung"

### Architekt und Stadtplaner Prof. Dr. Franz Pesch zu den Ergebnissen der Bürgerwerkstatt

Bürger reden mit: Die Entwicklung der Speicherstraße zu einem Hafenguartier mit den Schwerpunkten Büros, Gewerbe, Bildung und Digitalisierung erfolgt in einem transparenten und offenen Verfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Zum Auftakt gab es im Juni eine "Bürgerwerkstatt" mit rund 80 Interessierten. Im Interview fasst Moderator Prof. Dr. Franz Pesch (72), Architekt und Stadtplaner, die wesentlichen Ergebnisse zusammen.

err Prof. Dr. Pesch, welchen Eindruck ☐ haben Sie aus der Bürgerwerkstatt mitgenommen, deren Hauptaugenmerk auf der nördlichen Speicherstraße lag?

Es war spürbar, dass die Menschen eine hohe Erwartung an Bürgerbeteiligung haben. Für sie geht es darum, mögliche Interessenkonflikte bei der künftigen Nutzung zu besprechen, aber auch eigene Ideen und Anregungen einzubringen. Mein Eindruck ist: Die Menschen begrüßen, dass im Hafenquartier etwas geschieht, das dem stellenweise negativ besetzten Image der Nordstadt etwas Positives entgegensetzt. Die Bürgerbeteiligung ist der richtige Schritt und aus Sicht der Menschen fast schon überfällig.

#### Gibt es Vorschläge oder Ideen, die besonders häufig genannt wurden?

Eine zentrale Rolle spielt der Wunsch nach öffentlichen Räumen, die Angebote für die neuen Nutzer mit Chancen der heute schon aktiven Menschen verbinden. Bemerkenswert ist, dass die Kleingärtner der Anlage Hafenwiese deutlich gemacht haben, die künftige Entwicklung unter Wahrung ihres Schutzraumes mittragen zu wollen. Zudem

gibt es den Wunsch, kulturelle Einrichtungen zu etablieren und dabei Kulturschaffende aus der Nordstadt einzubeziehen. Die Menschen erwarten, dass die Entwicklung des Hafenquartiers eine positive Ausstrahlung auf die Nordstadt und einen Mehrwert für ganz Dortmund hat. Dabei setzten sie nicht auf eine bundesweit oder international tätige und finanzstarke Projektentwicklerszene. Die Bürger wünschen sich eher eine kleinteilige, von lokalen Akteuren getragene Entwicklung, die Arbeitsplätze für die Nordstadt schafft und die das typische, industriell geprägte Hafenflair soweit wie möglich erhält. Wichtig war den Teilnehmern der Bürgerwerkstatt, dass Verkehrsund Umweltprobleme vermieden werden.

#### Welche Ideen halten Sie persönlich für machbar - und bei welchen Vorschlägen erscheint die Umsetzung eher schwierig?

Ich halte die meisten Anregungen für machbar. Wenn der Charme des Ortes kultiviert werden soll, muss eine Balance zwischen den unterschiedlichen Interessen gefunden werden. Im Kern geht es um das Thema, wie die Offenheit des künftigen Hafenquartiers für die gesamte Stadtgesellschaft gewährleistet und das dort Gewachsene möglichst erhalten werden kann. Wichtig ist es, Ziele zu definieren: Wollen wir, wie von den Bürgern gewünscht, auch für finanziell weniger starke Akteure Räume im Hafenguartier schaffen? Falls ja, bedarf es einer immobilienwirtschaftlichen Strategie, die eine Vielfalt der Nutzungen und Akteure fördert.

Wie bewerten denn Sie die Potenziale des Speicherstraßenquartiers?

> Ich glaube, mit seinem Alten Hafenamt ist der Dortmunder Hafen eine Ikone der Stadtentwicklung.

Er bildet das nur noch nicht ab. Die Entwicklung der Freiflächen in deutschen Häfen ist sehr stark von Wohn- und Büronutzung bestimmt. Es gibt aber auch Beispiele für andere, interessante Mischungen: etwa im Nordhafen von Kopenhagen. In einem Teilbereich des Hafens hat man unweit eines Kraftwerks ein Möbelhaus, Büros und Galerien angesiedelt und Gastronomieangebote geschaffen. Sicherlich lassen sich all diese Elemente bereits mit Blick auf die Rahmenbedingungen nicht eins zu eins auf den Dortmunder Hafen übertragen. Das Beispiel zeigt aber, dass in einem Hafen ein ungewöhnlicher Nutzungsmix etabliert werden kann.

#### Wie beurteilen Sie das Thema Wohnen?

Der Dortmunder Hafen ist in seinem Kern ein Industriegebiet und soll es bleiben. Auch, wenn wir bezogen auf die Speicherstraße über einen Randbereich des Hafens reden: Wohnen in erster Reihe am Wasser steht in Konkurrenz zu Industrie und auch teilweise zu Gewerbe und kann von daher kein Thema sein. Ein gewisses Maß an Wohnungsbau wäre höchstens auf der Ostseite des früheren Geländes von Knauf Interfer denkbar - wenn überhaupt. Der Schwerpunkt an der Speicherstraße liegt eindeutig in der Schaffung von Arbeitsplätzen. Es wäre ein Fehler, einen Schwerpunkt auf Wohnungsbau zu legen. Eine Hafen City Hamburg wird und kann es in Dortmund nicht geben. Das haben auch die allermeisten Menschen in der Bürgerwerkstatt so ge-

#### In welchen Schritten geht es nun weiter?

Die Bürgerwerkstatt ist keine Eintagsfliege, das Beteiligungsverfahren wird fortgesetzt. Die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt werden in einen städtebaulichen Wettbewerb für Stadtplaner und Architekten einfließen. den wir in Abstimmung mit der Stadt für die Entwicklungsgesellschaft d-Port21 in diesem Herbst ausloben. Für diesen Wettbewerb, dessen Ergebnisse am Ende in einen städtebaulichen Rahmenplan münden, wollen wir die besten Büros gewinnen. Ich gehe von mindestens 15 Teilnehmern aus. Die Ergebnisse sollen Anfang Januar 2020 vorlie-

Herr Prof. Dr. Pesch, wir danken Ihnen für das Gespräch.



GENAU MEINE ENERGIE **DEW2**I

# Landtag diskutiert über Wasserstraßen

Anhörung im Verkehrsausschuss: Hafen-Vorstand Uwe Büscher fordert zügige Modernisierung

Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, hat vor dem Verkehrsausschuss des NRW-Landtages den Ausbau und die zügige Modernisierung der nordrhein-westfälischen Wasserstraßen gefordert.

"Die Situation entspringt kei-

nem Erkenntnisdefizit, sondern

einem Umsetzungsdefizit."

em Land NRW entstehe durch den Innovations- und Sanierungsstau ein beachtlicher ökonomischer und ökologischer Schaden, warnte Uwe Büscher in seiner Rede inklusive einer schriftlichen Stellungnahme im Rahmen einer Sachverständigen-Anhörung vor dem NRW-Verkehrsausschuss. Sowohl die Schleusen als auch die guerenden Brücken seien in einem desolaten Zustand. Das gelte insbesondere für den Wesel-Datteln-Kanal (WDK) sowie für den nordrhein-westfälischen Teil des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) mit der reparaturanfälligen Schleuse Henrichenburg. Dabei

sei NRW mit seinem 1058 Kilometer langen Wasserstraßennetz das "Binnenschifffahrtsland Nummer eins". Der Anteil des Schiffsverkehrs am Güter-

transport betrage 30 Prozent - gegenüber 8 Prozent auf Bundesebene.

Einmal mehr wies Dortmunds Hafenvorstand auf das eklatante Missverhältnis zwischen den Verkehrsträgern im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 hin: Zwar sei der Schiffstransport die "effizienteste und umweltfreundlichste Form" des Güterverkehrs. Dennoch machten die geplanten Investitionen gerade 9 Prozent des BVWP-Gesamtvolumens aus - während die Straße mit

Hafen-Vorstand Uwe Büscher im NRW-Landtag

49 Prozent und die Schiene mit 42 Prozent berücksichtigt würden. Das Niedrigwasser des Rheins im Sommer 2018 habe die Konsequenzen aufgezeigt, wenn Unternehmen von Frachtschiffen nicht in gewohnter Weise beliefert werden könnten: Rund ein Drittel der bundesweit betroffenen Betriebe musste laut BDI (Bundesverband der Deutschen Industrie) teilweise die Produktion herunterfahren und zeitweise deutlich höhere Transportkosten schultern.

Kritik übte der Dortmunder Hafen-Vorstand an dem für die Wasserstraßen zuständigen

> Bundesverkehrsministerium: "Die Situation entspringt keinem Erkenntnisdefizit, sondern einem Umsetzungsdefizit." Ursache und Wirkung wür-

den nahezu auf den Kopf gestellt: Mahnen die NRW-Häfen die desolate Infrastruktur im Bundesverkehrsministerium an, werde argumentiert, bestimmte Investitionen (wie etwa der Bau einer zweiten Kammer für die Schleuse Henrichenburg) ließen sich mit Blick auf den volkswirtschaftlichen Nutzen nicht rechtfertigen. Uwe Büscher macht die andere Rechnung auf: Es sei genau umgekehrt. Erst ein zügiger und zeitgemäßer Ausbau der NRW-Wasserstraßen werde bei den Betrieben zu mehr Planungssicherheit in der Logistik und somit auch zu höherer Auslastung der Kanäle führen.

Vor dem Hintergrund zweier Anträge von CDU/FDP und der SPD forderte Dortmunds Hafenvorstand "eine konzertierte Aktion für den Wiederaufbau der Infrastruktur". Das Land könne dabei durch Vorfinanzierungen von Investitionen helfen. Mit Blick auf den Sanierungsstau regte Uwe Büscher unter anderem an, das Land möge sich beim Bund für die beschleunigte Umsetzung des BVWP, des Masterplans Binnenschifffahrt sowie des Aktionsplans "Niedrigwasser Rhein" stark machen. "Die Konzepte müssen endlich vom Papier in die Umsetzung kommen." Gleichzeitig müsse in Verhandlungen mit dem Bund erreicht werden, dass Infra-



Zweimal haben sich Vertreter der Hafen AG, der Hafenanlieger und Dortmunder Politiker an der Schleuse Henrichenburg über den Fortgang der Arbeiten informieren lassen

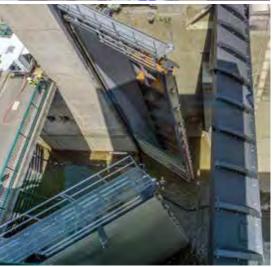
strukturmaßnahmen im NRW-Kanalnetz auf der Prioritätenliste des BVWP nach oben rutschen und somit deutlich schneller umgesetzt würden. Aber auch das Land selbst steht für Dortmunds Hafenvorstand in der Pflicht: Einen Ansatz sieht Uwe Büscher in der zügigen Umsetzung des Landeshafengesetzes als planerische Absicherung der Häfen auf Landesebene. Als weitere Maßnahmen schlug Uwe Büscher die Entwicklung von Hilfsangeboten für die Infrastruktur der Hafenstandorte sowie einen "Nothilfefonds" für Betriebe vor, die durch Schleusensperrungen "oder andere Widrigkeiten der Bundesinfrastruktur" von Bundeswasserstraßen abgeschnitten würden. Die Nutzung solcher Instrumente biete der Landesregierung die Chance, "richtungsweisende Umwelt-, Verkehrs- und Arbeitsmarktpolitik in einem Atemzug zu betreiben."



Wie Nachtarbeiter in Henrichenburg die Schiffe schleusen

Schichtbeginn 19 Uhr, Schichtende 2.45 Uhr: Eineinhalb Monate haben Nicole Reusche, die beiden Elektroniker Leon Schappe und Dimitrij Sudermann sowie weitere Kollegen den nächtlichen Notbetrieb an der Schleuse Henrichenburg hochgehalten und die Erreichbarkeit des Dortmunder Hafens gesichert. Inzwischen läuft die Schleuse wieder im Vollbetrieb.

ie mit Containern beladene "De Valk" schiebt ihre 86 Meter Länge und 9,6 Meter Breite vorsichtig in die Kammer der Schleuse Henrichenburg, die gerade untergegangene Sonne versorgt die Sommerszenerie noch mit kargem Restlicht. Eine laue Augustnacht kündigt sich an, in der die Schichtleiterin Nicole Reusche bis zu ihrem Schichtende um 2.45 Uhr mit nicht mehr allzu viel Betrieb rechnen muss. Spannend kann es trotzdem noch werden. "Der Skipper möchte um zwei Uhr wieder hier sein" sagt sie, "er will noch durch, und ich weiß nicht, ob er das schafft - sonst muss er bis 19 Uhr warten." Bis zu ihrem nächsten Schichtbeginn also: Nachtschleusen in Henrichenburg.



Im Kontrollraum kann Nicole Reusche verfolgen, wie der neue Torantrieb funktioniert.

Diplom-Bauingenieurin Sabine Kramer, sie ist beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Meiderich zuständig für den Betrieb und die Unterhaltung der Schleusen, verweist in diesem Zusammenhang allerdings auf die noch längst nicht abgeschlossenen Reparaturarbeiten an der 190 Meter langen, 13,5 Meter tiefen und 11,98 Meter breiten Kammer, die bei dieser Nachtschleusung neben der "De Valk" noch das Tankschiff "Orient" mitaufnimmt.

Während der Sperrung vom 3. bis 28. September 2018 habe man das untere Schleusentor eingehaust und mit Korrosionsschutz versehen. Bei den Arbeiten habe man Risse im Tor aefunden, die aeschweißt werden mussten. In diesen Zeitraum seien auch die Erneuerung des Antriebs und der Lager des in Richtung Dortmund liegenden Obertores gefallen. Eine weitere Sperrung war vom 15. Juni bis 31. Juli 2019 notwendig geworden. "In der Zeit haben wir beispielsweise Teile der Elektro- und Automatisierungstechnik ausgetauscht und die Verschlüsse und Antriebe instandgesetzt", so Ingenieuerin Sabine Kramer. Zwei bereits geschweißte Risse mussten nachgeschweißt werden. Am Ende der Bauphase schloss sich der nächtliche Notbetrieb bis 18. September 2019 an.

Noch ist das Kapitel Schleusensanierung nicht abgeschlossen. Vom 7. bis 18. Oktober 2019 wird es noch einmal zu einem eingeschränkten Betrieb kommen. In diesem Zeitraum kann zwischen neun und 15 Uhr nicht geschleust werden, weil die neue Steuerungstechnik in den Ablauf eingebunden werden muss. Und auch zwischen dem 15. August und dem 28. September 2020 müsse die Schleuse noch einmal stillgelegt werden, sagt Sabine Kramer. "Es kann aber noch zu leichten zeitlichen Verschiebungen kommen." Das Untertor mit seinen beiden Stemmtoren müsse ausgebaut und abgelegt werden, um etwa die Spur- und Halslager zu erneuern. Die Lager sorgten dafür, dass die Tore gehalten und bewegt werden können.

Kramer zeigt Verständnis für den Unmut der Hafenanlieger, die für etliche Wochen teuer andere Lieferverkehre für ihre Betriebe organisieren müssen. Sie bittet um Verständnis: "Es ist nicht mal eben gemacht, wir brauchen die Zeit einfach…" Die Arbeiten liefen ohne Probleme. Eine ähnliche Sanierung habe die Schleuse in Herne bereits hinter sich, "da haben wir geübt". Allerdings mit weniger Zeitdruck, weil die Anlage dort über zwei Kammern verfügt.

190 Meter Länge
31 000 Kubikmeter Wasserdurchlauf
5,5 Mio. Euro Sanierungkosten

Im Kontrollraum beobachtet Nicole Reusche das Einfahren der "Orient", auf dem Bildschirm verfolgt sie, ob der neue Torantrieb richtig schließt. Sowohl die Schichtleiterin als auch die beiden Elektroniker Leon Schappe und Dimitrij Sudermann sind seltene Gäste auf der Anlage, deren 24-Stunden-Betrieb normalerweise von der Schleuse Herne aus gesteuert wird. Während der

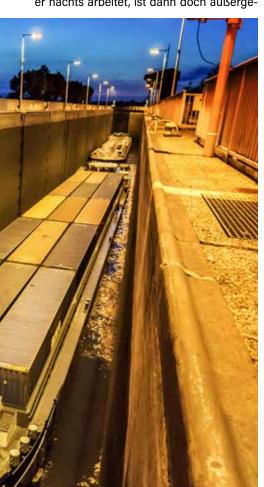






#### Zeit des Sonderbetriebs, in dem die Steuerungstechnik der Schleusenanlage in Betrieb genommen wird (einschließlich der Sicherungstests), bildet das Trio den Notdienst vor Ort. "Wir wissen, was zu tun ist, wenn das Tor nicht aufgeht", sagt Schappe - oder nicht

Schappe ist Beschäftigter des Bauhofes in Herne und als Elektroniker Spezialist. "Ich bin häufiger auf Schleusen", meint er, aber dass er nachts arbeitet, ist dann doch außerge-



wöhnlich. Tagesschicht, Nachtschicht? "Es ist in Ordnung. Für mich ist das eine Schicht wie jede andere." Die laue Nacht und nur ein paar Schiffe könnten einem ein Gefühl von Langeweile vermitteln. Das sieht er nicht so: "Langeweile kommt nicht auf, hier ist immer was zu tun". Lampe kaputt, Trafoboxen reinigen... Wie zur Bestätigung hastet Sudermann vorbei. "Keine Zeit", ruft er.

Fast 31.000 Kubikmeter Wasser laufen in die Schleuse. Ein ruhiges Fließen ist das. So eben sichtbar werden die "De Valk" und die "Orient" angehoben. Knapp sieben Meter hinter der "Orient" schützt ein mächtiger Stoßbalken das Untertor vor ungeschicktem Rangieren. Im Steuerstand des Tankschiffs läuft ein Fantasy-Film, während ein Matrose an der Reling die Abstände im Blick behält. 5,5 Mio. Euro steckt der Bund in die Sanierung der Schleuse. Sabine Kramer geht davon aus, dass dann erstmal Ruhe ist. "Bis 2024", hofft sie, "dann werden wir die nächste Bauwerksprüfung durchführen. Dafür muss die Kammer wieder trockengelegt werden." Sollte die Politik irgendwann entscheiden, eine zweite Kammer anzulegen, sieht sie keine Probleme: "Platz für eine zweite gibt es hier jedenfalls."

Das Problem der "De Valk" liegt da zeitlich näher. Ihre Heckschraube wühlt das Wasser auf, sobald sich das Tor in Richtung Dortmund geöffnet hat. "Volle Kraft voraus" dürfte das Kommando heißen, denn schafft sie es nicht, bis 2.45 Uhr wieder zurück und durch zu sein, wird sie bis zum Abend um 19 Uhr festmachen müssen. Dann droht der Besatzung ein Landgang.

# Neue Kaue soll März 2020 in Betrieb gehen

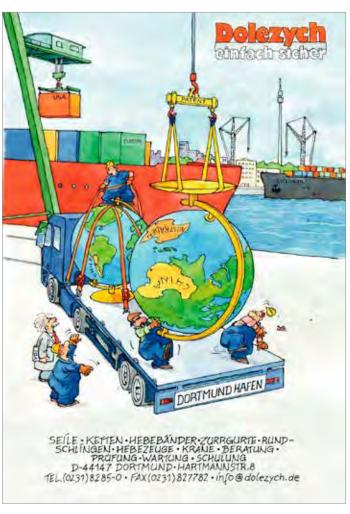


it einem symbolischen "ersten Spatenstich" haben Vertreter der Dortmunder Eisenbahn/Captrain und geladene Gäste den Baubeginn für ein neues Mitarbeitergebäude gefeiert.

Für rund eine Million Euro entsteht auf der Westfalenhütte eine sogenannte Waschkaue mit Umkleide-, Wasch- und Sozialräumen für mehr als 130 Mitarbeiter/-innen der Dortmunder Eisenbahn (DE) GmbH und der DE Infrastruktur GmbH. Nach knapp einem Jahr Bauzeit soll das neue Gebäude im März 2020 in Betrieb genommen wer-

Am Festakt teilgenommen haben Thomas Kratzer, Geschäftsführer Captrain Deutschland GmbH, Dr. Roland Kitschler, Geschäftsführer Dortmunder Eisenbahn GmbH, Teddy-Bernd Müller, Betriebsratsvorsitzender Dortmunder Eisenbahn GmbH, Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, Oberbürgermeister Ullrich Sierau, Henrik Würdemann, Geschäftsführer Captrain Deutschland GmbH, Marcel de la Haye, Geschäftsführer Dortmunder Eisenbahn GmbH sowie Christian Freundlieb, Freundlieb Bauunternehmung GmbH & Co. KG (Foto v.l.).





# Museum erinnert an "Hoesch Maritim"

"Hoesch maritim" ist eine Sonderausstellung im Hoesch-Museum überschrieben, die in Wort und Bild von Stahlprodukten, Wasserwegen und Schiffsbau erzählt und 100 Jahre maritime Partnerschaft dokumentiert.



Die Firma Hoesch und ihre Unternehmen belieferten mit ihren Produkten die Handelsschifffahrt und Marine, investierten in Reedereien und Werftanlagen und halfen bei der Erweiterung der deutschen Kanalwege. Ein Schwerpunkt der Schau gilt dabei Hoesch als Motor und starkem Partner des Dortmunder Hafens, der in diesem Jahr 120 Jahre alt wird.

Die Sonderausstellung im Hoesch-Museum an der Eberhardstraße ist bis zum 27. Oktober zu besichtigen. Die Öffnungszeiten sind dienstags und mittwochs von 13 bis 17 Uhr, donnerstags von 9 bis 17 Uhr sowie sonntags von 10 bis 17 Uhr. Der Eintritt ist frei. Begleitend zur Sonderausstellung gibt es das Heft "Hoesch maritim" sowie den Fotoband "Streifzug durch 120 Jahre Dortmunder Hafen".

## Abschied vom Hafen

winf Jahre lang leitete Volker Hahn (r.), unterstützt von Ehefrau Kerstin (2.v.r.), erfolgreich die Repräsentanz von Hafen Hamburg Marketing e.V. im Verwaltungsgebäude der Dortmunder Hafen AG. Ende Juni verabschiedeten Uwe Büscher und Prokuristin Alexandra Reinbach beide in den Ruhestand. Die Reprä-

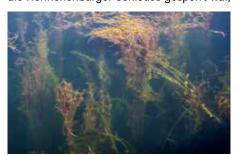


sentanz trug neben einer engeren Zusammenarbeit beider Häfen zu einer Stärkung der Bahn- und Binnenschiffsverkehre zwischen dem Hamburger Hafen und Nordrhein-Westfalen bei. Die Nachfolge von Volker und Kerstin Hahn haben Markus Heinen und Lena Püttschneider angetreten.



zehn Hafenbecken waren im Sommer von der "Wasserpest" befallen, 35 Hektar Wasserfläche. Der Hafen hat mit einem Mähboot erfolgreich dagegen gehalten.

"Man konnte fast zusehen, wie die wachsen." Eine solche Plage wie im Sommer 2019 hat Hafenmeister Hartmut Oeke noch nicht erlebt. Über alle zehn Wasserbecken hinweg hatte sich die Wasserpest massiv ausgebreitet. Klares Wasser und außergewöhnliche starke Sonneneinstrahlung haben der Pflanze nahezu ideale Bedingungen geliefert. Kommt hinzu: Normalerweise dämmt der Schiffsverkehr die "Wasserpest" ein, denn die Pflanzen werden von den Schiffsschrauben gestutzt. Da die Henrichenburger Schleuse gesperrt war,



musste der Schiffsverkehr über Wochen ruhen. Oeke: "Das hat das Wachstum zusätzlich begünstigt." Das Problem: Wachsen die rund 3,50 Meter hohen Pflanzen ungehindert über die Wasseroberfläche, könnten sie sich in Schiffsschrauben verfangen und dabei vor allem kleinere Schiffe schädigen. Zudem besteht die Gefahr, dass sich Müll in den Pflanzen anhäuft und sich so große Teppiche auf dem Wasser bilden.

Die Antwort der Hafen AG: Sie mietete das Mähboot "Berky Typ 6310", mit dem Hafenmeister Hartmut Oeke, ausgerüstet mit Mineralwasser sowie mit Sonnen- und Gehörschutz, mehrere Wochen täglich von sechs Uhr in den Becken unterwegs war. Das Schneidwerk des vier Meter langen und acht Stundenkilometer schnellen Bootes stutzte die Wasserpflanzen bis zu einer Tiefe von 1,50 Meter. Anschließend kam die Sammelharke zum Einsatz, mit der "Bootsführer" Hartmut Oeke die Reste von der Wasseroberfläche

#### **DIE WASSERPEST**

"Es erhub sich ein schreckliches Heulen und Zähneklappern, denn der Tag schien nicht mehr fern, da alle Binnengewässer Europas bis zum Rande mit dem Kraute gefüllt waren, so dass kein Schiff mehr fahren, kein Mensch mehr baden, keine Ente mehr gründeln und kein Fisch mehr schwimmen konnte (...)."

So beschrieb Dichter Hermann Löns die Kanadische Wasserpest im Oktober 1910 im Hannoverschen Tageblatt.

- Weltweit sind rund zehn Arten der Elodea ("Wasserpest") bekannt, von denen sich drei in Mitteleuropa etablierten.
- Die sattgrüne Unterwasserpflanze dient als Sauerstofflieferant und leistet so einen Beitrag zum Erhalt der Wasserqualität, unter anderem in Teichen und Aquarien.
- Ihre stark verzweigten Triebe wuchern allerdings in atemberaubender Geschwindigkeit.
- Besonders die Art Elodea nuttallii verursacht seit den 1990er Jahren Probleme entlang der Ruhr, sowie an Hengstey-, Harkort-, und Kemnader See und an der Listertalsperre im Sauerland.

entfernte. Am Ufer des Schmiedinghafens gesammelt, wurden die Pflanzenteile anschließend abgeholt und von einem Unternehmen entsorgt. "Wir sind auf acht Tonnen gekommen", sagt Oeke. "Das Problem wird von Sommer zu Sommer größer."

Anfang August liefen (per Notschleusung über Nacht) wieder die ersten Schiffe in den Hafen ein. Seit Mitte September läuft der Schiffsverkehr ohne jede Einschränkung, das Mähboot "Berky" hat ausgedient. Die Pflanzen werden wieder durch die Propeller der Schiffe gestutzt, die abgeschnittenen Pflanzenteile wie üblich von den Betriebshandwerkern der Dortmunder Hafen AG aus den Becken gefischt.



## 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

Was liest näher...

DOKOM21

t:0231.930-94 02 · www.dokom21.de

## **UNTERNEHMENS**PORTRAIT

# Eine Lieferkette ohne Lücken

30 Jahre Container-Terminal Dortmund: Das Wachstum geht weiter

Das Container-Terminal Dortmund (CTD), 1989 in Betrieb genommen, hat sich zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt, die immer neue Kapitel schreibt. Der Markt für den Kombinierten Verkehr wächst. Das CTD bereitet sich auf die steigende Nachfrage vor.

ie Visitenkarten, die die weltweit ope-rierenden Logistikunternehmen wie Maersk, P&O und andere in Dortmund abgeben, sind meterlang und tonnenschwer. Seit nunmehr 30 Jahren ist das Container-Terminal Dortmund (CTD) Zielpunkt für die Großbehälter, ohne die der internationale Warenverkehr nicht mehr auskommt, und die auch die regionale Wirtschaft versorgen. Fest steht: Das CTD hat eine Erfolgsgeschichte zu erzählen. Torsten Schütte, Geschäftsführer des CTD, das die beiden Anlagen für Kombinierte Verkehre (KV) Bahn/ Schiff betreibt: "2005 hatten wir noch 75.000 bezahlte Umschläge von Containern, im vergangenen Jahr waren es bereits 215.000 und in diesem Jahr kommen wir wahrscheinlich auf 225.000."

Erfolgsgeschichten schreibt man gerne weiter, und die Voraussetzungen dafür stimmen in Dortmund. "Wir sehen uns in einem

Wachstumsmarkt", sagt Schütte, "die kombinierten Verkehre werden weiter zunehmen, weil es auch politisch so gewollt ist." Die Diskussion um Feinstäube und CO2-Ausstoß, um Stauvermeidung wird nicht verebben. Fest steht: Jeder Container, der per

"Die kombinierten Verkehre

werden weiter zunehmen, weil

es auch politisch gewollt ist."

Bahn und/oder Schiff kommt, erlöst die Umwelt von unnötiger Belastung, weil die Lkw nur noch für die letzte Meile zum Kunden benötigt

werden. Gewachsen ist das CTD seit seiner Inbetriebnahme 1989 enorm. Der KV-Anlage I an der Kanalstraße mit einer nach und nach vergrößerten Terminalfläche von 60.000 qm mit 1800 m Gleislänge und 450 m Kailänge sowie drei Portalkränen folgte die KV-Anlage II am Hafenbahnhof mit einer Terminalfläche von 67.000 qm, 724 m Gleislänge und zwei Portalkränen. Inzwischen steht das benachbarte Gelände, auf dem

derzeit noch ein Asphaltwerk siedelt, vor einem Ausbau. Die neue, etwa 30.000 qm große Fläche soll binnen eines Jahres zu einem Depot umgebaut werden. Das alles zeigt, dass die Zahlen nach oben klettern.

Sich strategisch auf weitere Nachfrage einzustellen, gehört zu Torsten Schüttes Hauptaufgaben. Der CTD-Geschäftsführer fasst daher bereits jetzt eine Infrastrukturmaßnahme ins Auge - nämlich eine verbesserte Erreichbarkeit des Areals über die Schiene in Zukunft. "Derzeit erreicht man den

Hafen nur über die Rangieranlage in Obereving", so der Geschäftsführer. Dort gibt es eine Verknüpfung des Schienennetzes der Dortmunder Eisen-

bahn Infrastruktur GmbH mit dem öffentlichen Schienennetz. Dem CTD helfen würde die Wiederinbetriebnahme einer vor Jahren stillgelegten Trasse, die die KV-Anlage II am Hafenbahnhof auch dort mit dem Schienennetz der Deutschen Bahn verbinden könnte. Bessere Abläufe wären gewiss. "Die Bedarfe sind da, und es geht ja nur ums Reaktivieren", meint er. Gleichwohl weiß Schütte, dass es einiger Investitionen der Anteilseigner bedarf, um die Strecke

ner bedarf, um die Streck wiederherzurichten.

wiederherzurichten.

"So etwas geht ja nicht von heute auf morgen", das ist ihm klar, "aber wir müssen als Standort für unsere Kunden gut erreichbar bleiben und die Voraussetzungen dafür rechtzeitig schaffen" 97,5 Prozent der Container fänden schließlich den Weg in den Dortmunder Hafen über die Bahn. Bei steigendem Geschäft sei ein Schienenstrang auf Dauer zu wenig.



Für Experten steht fest: Die Diskussion über die Mobilität der Zukunft werde Alternativen zum Lkw-Verkehr stärker zur Geltung kommen lassen.

Allzu viele Boxen erreichen den Dortmunder Hafen also nicht per Schiff. Allerdings vernachlässigt Schütte die verbleibenden 2,5 Prozent des Containerumschlags nicht, der Dortmund über das Wasser erreicht. Das Problem: "Wenn auf ein Schiff nur 30 Container passen, sind die Kosten natürlich höher als beim Lkw." Aber angesichts der Öko-Diskussion und der Stauproblematik würden die Alternativen immer interessanter – und damit der Wasserweg. Binnenschiffe bräuchten in Relation 60 Prozent weniger Energie als Lkw.

Apropos Alternativen: Auch die Kanalschifffahrt testet Hybrid-E-Antriebe, und es ist davon auszugehen, dass der alte Schiffsdiesel unter Druck geraten wird. Dazu kommt, dass sich die Transporte durch Lkw bereits verteuert hätten und sich in Zukunft weiter verteuern würden.



CTD-Geschäftsführer Torsten Schütte wünscht sich eine noch bessere Schienenanbindung des Hafens und des Container-Terminals.

Dafür stünden die Diskussionen um den Diesel, die Mautgebühren etc. Erinnert sei in diesem Zusammenhang ebenfalls an den "Masterplan Binnenschifffahrt", den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auflegen will, um die Verkehre auf Flüssen und Kanälen wirtschaftlich attraktiver zu gestalten.



Wenn man als Unternehmen vor solch einer hoffnungsvollen Zukunft steht, lohnt ein Blick in die Vergangenheit. Der ehemalige Chef der Hafen AG, Hubert Collas, hatte sich erfolgreich arbeitende Container-Terminals an der Rheinschiene wie Düsseldorf, Duisburg und Köln zum Beispiel genommen, um auch in Dortmund einen Containerumschlag aus Überseeverkehren zu organisieren. Trimodal ist dabei das Zauberwort: die Erreichbarkeit des Geländes über das Wasser, die Schiene und die Straße. Im Mai 1989 wurde eine 15.000 qm große Fläche am Ostufer des Kanalhafens in Betrieb genommen. Nach und nach nahm das Geschäft Fahrt auf. Waren es 1990 noch 5.000 Container, die umgeschlagen wurden, stieg deren Anzahl 1991 bereits auf über 26.000 Container. 1993 war das Terminal mit einem Volumen von über 31. 000 Containern an seine Kapazitätsgrenze gestoßen und musste erweitert werden.



Arbeiten in luftiger Höhe: Kranführer Daniel Romanowski.

Die Bedeutung des CTD als Wirtschaftsträger nahm noch zu, als ThyssenKrupp Stahl 1998 die Stilllegung der Hochöfen ankündigte und absehbar wurde, dass Massegüter wie Importkohle und Eisenerz für den Hafenumschlag keine Rolle mehr spielen würden. Das CTD schaffte es in den Jahren bis heute, die Verluste erträglich zu gestalten, die der Abschied von Kohle und Stahl verursachten. Es war nicht mehr zu übersehen: Das Container-Terminal und damit der Hafen hatten sich mit der Hinwendung von einem Umschlagsort für Massegüter zu Stückgut als Logistik-Drehscheibe für das östliche Ruhrgebiet etabliert. Heute weiß man, dass Unternehmen wie Ikea ohne das CTD nicht in ein Europalager investiert hätten. Tägliche Bahnverbindungen nach Hamburg und Bremerhaven sowie regelmäßige Anbindungen an die ZARA-Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sorgen für einen ständigen Fluss der Container.

Entladen, beladen: Ein spezielles Computerprogramm sorgt für das schnelle Finden der vierlagig aufeinander gestapelten Container, die sich auf den Weg machen sollen. Oder eben für das Suchen eines Lagerplatzes. Unentwegt hört man die Warnzeichen, mit dem die rollenden Portalkräne auf sich aufmerksam machen. Das Surren der Kühlcontainer, die rangierenden Lkw - alle Zeichen stehen auf Betrieb. Man wundert sich, mit welcher Präzision Container in Reih und Glied abgestellt werden. "Man kann wirklich froh sein, dass vor 30 Jahren diese Entscheidung getroffen worden ist", sinniert Torsten Schütte. Eine, um die einige Kanalhäfen in der Nachbarschaft Dortmund beneiden.

# Was das Hafenviertel zu bieten hat

Tausende Besucher genossen das bunte Programm beim Hafenspaziergang

Folkmusik und Polka bei Herrn Walter, Jazz am Umschlagplatz. Dazu die beiden Live-Bühnen im Blücherpark. Der Hafenspaziergang 2019 hatte für jeden Geschmack etwas zu bieten.

en Besuchern des 9. Hafenspaziergangs bot sich einmal mehr eine große Auswahl an Kunst, Kultur und kreativen Angeboten, die durch viele Mitmachaktionen, Livebühnen und geführte Besichtigungen in sozialen und kulturellen Einrichtungen untermalt wurden. Besonders nachgefragt waren die Graffiti-Aktionen, die auch jungen Nachwuchskünstlern Raum zur Umsetzung eigener Ideen gaben. Etwa an der Drehbrückenstraße, wo Jugendliche eine Mauer gestalteten. Unter den Augen von Vater Goran Grubac von der Agentur "More Than Words"versuchte sich Tochter Juditia (12) mit ihrer Freundin Sophie (12) zum ersten Mal an der Sprühdose. Juditia findet



Vater Goran Grubac schaut zu, wie sich Tochter Juditia (knieend) und ihre Freundin Sophie an Graffiti versuchen.



Graffiti spannend. "Weil man seiner Fantasie freien lauf lassen kann." In der Schule hat die Zwölfjährige ihre Lehrerin wissen lassen, dass "es in der Kunst kein Richtig und kein Falsch gibt", berichtet Vater Goran Grubac. Er ist mächtig stolz auf seine Tochter.

Während sich ein Teil der vielen tausend Besucher bei Jazz-Musik am Umschlagplatz und bei Polka und Folk auf dem Eventschiff Herrn Walter vergnügten, zog es Familien tagsüber in den Blücherpark mit Hüpfburgen, Baumklettern, Basteln und Schminken. Während auf der Dortmund Calling Bühne Rockbands den Besuchern einheizten, präsentierten sich auf der Stadtteilbühne verschiedene Folkloregruppen. Hinzu kamen Veranstaltungen in allen drei Hafenkirchen sowie Ausstellungen, Theaterbesichtigungen und Ateliers, die allesamt zum

Entdecken einluden. Das gilt auch für den Künstlermarkt am Deutschen Industrielack-Museum, an dem Besucher mit mehr als 50 weißen Pavillons empfangen wurden. Für Vergnügen sorgte einmal mehr die Pontonbrücke an der Drehbrückenstraße, die Besucher wieder zum Gang über das Wasser des Schmiedinghafens hinüber zur Speicherstraße animierte.

54 Orte mit 104 Veranstaltungen kennzeichneten den mittlerweile neunten Hafenspaziergang, bei dem teilweise bis in Nacht gefeiert wurde. "Der Hafenspaziergang ist eine der ganz großen Attraktionen des Stadtteils und zeigt der Stadt und der ganzen Region, was die westliche Nordstadt zu bieten hat", so das Fazit von Bezirksbürgermeister Dr. Ludwig Jörder. 2020, so viel sei bereits verraten, gibt es eine Neuauflage. Der Hafenspaziergang feiert zehnjähriges Bestehen.



## Maritime Klänge

Eine beliebte Tradition setzt sich fort: Bei Matjesbrötchen, Dortmunder Bier und gutem Wein genossen die Besucher im September das 22. Hafenkonzert. Unter freiem Himmel ließen sich die Zuhörer neben dem historischen Hafenamt zwei Stunden lang von Seemannsliedern des Shanty-Chors Dortmund e.V. unter Leitung von Wolfgang Bercio und des Akkordenorchesters der Musikschule Dortmund unter Leitung von Monika Lempart in ferne Länder und romantische Häfen entführen. Veranstalter des Hafenkonzertes sind die Dortmunder Hafen AG und die Bezirksvertretung Innenstadt-Nord.



#### **SIEBENFRAGEN**

- 1 Eigentlich sollte die Brücke über dem DEK längst abgerissen sein, stattdessen steht sie nun unter Denkmalschutz. Besonders ärgerlich: Ihre Durchfahrtshöhe erlaubt zurzeit keinen dreilagigen Containerverkehr auf dem Weg vom und zum Dortmunder Hafen. Welche Brücke ist gemeint?
- Die Lindenhorster Brücke.
- B Die Schwieringhauser Brücke.
- Die Deusener Brücke.
- 2 Dortmunds Hafen erstreckt sich über eine Gesamtfläche von 1,7 Millionen Quadratmetern. Wie hoch ist denn wohl der Anteil der Wasserfläche?
- A Rund 21 Prozent.
- B Etwa die Hälfte, 50 Prozent.
- Knapp 70 Prozent.
- 3 Vor der Eröffnung des Hafens am 11. August 1899 durch Kaiser Wilhelm II. hatte sich Dortmund mit großem Aufwand auf die Ankunft seiner Majestät vorbereitet. Bis es soweit war, mussten die Stadtväter aber noch zittern. Warum?
- O Die politisch selbstbewusste Arbeiterschaft aus dem damaligen Union-Werk hatte sich lange Zeit geweigert, sich für den Kaiserbesuch zum Jubeln an die Mallinckrodtstraße abkommandieren zu lassen.



Das Alte Hafenamt trägt die Wappen der Städte Dortmund und Emden. (Frage 5)



- B Es gab technische Probleme mit dem Schiffshebewerk in Henrichenburg.
- Wilhelm II. hatte seine Zusage, die Hafeneröffnung persönlich vorzunehmen, zwischenzeitlich zurückgezogen und wollte stattdessen Prinz Friedrich nach Dortmund entsenden.
- 4. Auf der anderen Seite gab es Bürger, die den Besuch des Kaisers geschickt zu nutzen wussten. Wie nämlich?
- A Hausbesitzer boten entlang der Strecke vom Hafen zum Dortmunder Rathaus Fenster zur Miete mit guter Sicht auf die Kaiserkutsche an.
- B Sie verkauften Platzkarten für die Besuchertribüne am Hafen, obwohl der Zugang für die Bevölkerung kostenlos war.
- Sie stellten trotz Verbots Stände auf, an denen sie schaulustigen Bürgern am Hafen Orden, Ehrenzeichen und sogar Uniformen zum Kauf anboten.
- 5. Unterhalb des Turmzimmers im Alten Hafenamt befinden sich, von Delphinen getragen, die Wappen der Städte Dortmund und Emden. Warum Fmden?
- Dortmund und Emden sind Partnerstädte.
- B Durch den DEK werden beide Städte miteinander verbunden, gleichzeitig auch Westfalen mit der Nordsee.
- Friedrich Kullrich, Stadtbauinspektor und Architekt des Alten Hafenamtes, stammte aus Emden.

- 6) Während die Polizeitaucher zuletzt den Schmiedinghafen als Teil der Ausbildung nutzten, probten die Taucher der Feuerwehr im Juli am DEK den Ernstfall. Auf welche Art?
- A Sie schmissen ein Fahrrad in den Kanal und ließen es von zwei Tauchern wieder bergen.
- B Sie versenkten ein Autowrack, das sie mit Hilfe von Luftkissen und eines Krans bargen.
- Sie ließen ein Stahlseil hinab, das Taucher unter Wasser durchtrennen mussten.
- 7 An der Schleuse Henrichenburg endet das Dortmunder Teilstück des DEK. Im Unterwasser der Schleuse zweigt in Richtung Westen welcher Kanal ab?
- Der Datteln-Hamm-Kanal
- B Der Wesel-Datten-Kanal
- Der Rhein-Herne-Kanal

#### 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.

JB\\SY\\3C\\4\\2B\\6B\\1C

# Mietnebenkostensenker.

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



